Der Entschädigungsanspruch des Anliegers bei Veränderung der öffentlichen Straße

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Alice Kucklick
Referendarin aus Berlin

Marburg 1937

Buchdruckerei Joh. Hamel, Marburg (Lahn)

Als Dissertation
von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
angenommen am 31. Mai 1934.
Berichterstatter: Prof. Dr. F. Genzmer.

Meiner Mutter!

Inhalt

Schrifttum

I. Lehrbücher, Kommentare, Dissertationen.

Anschütz: Der Ersatzanspruch bei Vermögensbeschädigungen durch rechtmäßige Handhabung der staatlichen Gewalt. Im VerwA. 5,1 ff.
„ Verfassungsurkunde für den Preuß. Staat vom 31. 1. 1850. I. Band.
„ Die Verfassung des Deutschen Reiches. 8., 10. und 14. Aufl., Berlin.
„ Besprechung von Bering: Die Rechte der Anlieger. Im Jur. Lit. Bl. vom 1. 11. 1898, Seite 214.
„ Rechtsprechung des Preußischen Oberverwaltungsgerichts. Im VerwA. 5,429 und im VerwA. 6,625.
Apelt: Gibt es ein Recht des Einzelnen auf Benutzung der öffentlichen Wege? In Fischers Zeitschr., Band 30, Seite 97 ff.
Behr: Besprechung von Biermann: Die öffentlichen Sachen. Im ArchöffR. 21,347 ff.
Bericht und Protokolle des 8. Ausschusses der Nationalversammlung über den Entwurf einer Verfassung des Deutschen Reiches.
Berichte, stenographische, über die Verhandlungen der verfassunggebenden Nationalversammlung.
Bering: Die Rechte an öffentlichen Wegen. Berlin 1894.
„ Die Rechte der Anlieger an einer Straße im Sinne des Gesetzes vom 2. Juli 1875. Berlin 1898.
„ Die Rechte der Straßenanlieger nach dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches. In Gruch. Beitr. 44,394 ff.
Bitter von: Handwörterbuch der Preuß. Verwaltung. Berlin und Leipzig 1928.
Blume von: Das Recht der Anlieger an öffentlichen Straßen. In der Festg. für Schirmer, Königsberg 1900, Seite 103 ff.
Brauchitsch von: Verwaltungsgesetze für Preußen. I. Bd., 24. Aufl. Berlin 1930.
Bühler: Besprechung von O. Mayer: Deutsches Verwaltungsrecht, 2. Aufl. Im VerwA. 27,283 ff.
Dannbeck: Die Enteignung im Deutschen Reichsstaatsrecht. Jur. Diss. München 1932.
Dernburg: Das bürgerliche Recht. III. Band, 4. Aufl., Halle 1908.
„ Pandekten. I. Band, 7. Auflage, Berlin 1902.
„ Preußisches Privatrecht. 4. Auflage, Berlin 1890.
Drews: Polizei und Schadensersatz nach Preußischem Recht. Im PVBl. 47,571.
Dreyer: Der Entschädigungsanspruch der Straßenanlieger. Teil I im VerwA. 17,195 ff., Teil II im VerwA. 20,161 ff.
Eger: Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874. I. Band, 3. Auflage, Breslau 1911.
Enneccerus-Nipperdey: Lehrbuch des Bürgerlichen Recht. Marburg 1931. 13. Bearbeitung.
Fleiner: Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts. 8. Auflage, Tübingen 1928.

Fleiner: Über die Umbildung zivilrechtlicher Institute durch das öffentliche Recht. Tübingen 1906.
Friedrichs: Bürgerliches und Öffentliches Sachenrecht. Im ArchöffR. 40,316.
Friedrichs: Eigentum an öffentlichen Wegen. In Gruch. Beitr. 62,456 ff.
Furler: Das polizeiliche Notrecht. Im VerwArch. 33,340 ff.
Genzmer: Besprechung von Lassar: Grundbegriffe des preuß. Wegerechts. In der JW 1919,809.
Germershausen-Seydel: Wegerecht und Wegeverwaltung in Preußen. I. Band, 4. Auflage, Berlin 1932.
Gierke: Deutsches Privatrecht. II. Band, Leipzig 1905.
" Die Genossenschaftstheorie und die deutsche Rechtsprechung. Leipzig 1887.
Giese: Verfassung des Deutschen Reiches. 6. und 8. Auflage.
Gleim: Das Recht der Eisenbahnen in Preußen. I. Band, Eisenbahnbaurecht. Berlin 1893.
Gleue: Entschädigungspflichtige Enteignung oder gesetzliche Eigentumsbeschränkung unter besonderer Berücksichtigung der Hamburgischen Baugesetzgebung. Jur. Diss. Hamburg 1932.
Goldmann-Lilienthal: Das Bürgerliche Gesetzbuch. II. Band, Berlin 1912.
Guba: Die öffentlichrechtlichen Grundlagen des Wegerechts. Leipzig 1917.
Güthe-Triebel: Grundbuchordnung für das Deutsche Reich. 5. Auflage, Berlin 1929.
Hatschek: Die rechtliche Stellung des Fiskus im Bürgerlichen Gesetzbuch. Im VerwA. 7,424 ff.
" Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts. 5. und 6. Auflage 1927.
Hofacker: Grundrechte und Grundpflichten der Deutschen. Stuttgart 1926.
" Die Auslegung der Grundrechte. Stuttgart 1926.
Jellinek, Georg: System der subjektiven öffentlichen Rechte. 2. Auflage, Tübingen 1919.
" Besprechung von Otto Mayer: Deutsches Verwaltungsrecht. 1. Aufl. Im VerwA. 5,311.
Jellinek, Walter: Verwaltungsrecht. 3. Aufl., Berlin 1931.
Kisch: Elsaß-Lothringisches Landesprivatrecht. Halle 1905. In Dernburg, Das bürgerliche Recht, Ergänzungsband II.
Koch: Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten. I. Band, 8. Aufl., Berlin 1887.
Koehne: Der öffentlich-rechtliche Entschädigungsanspruch der Anlieger an Straßen bei Veränderungen der letzteren. Im ArchöffR. 30, Seite 445 ff.
Koettgen: Grundprobleme des Wasserrechts. In den Beitr. zur Wasserwirtschaft, Jena 1925.
Kraft: Die Entschädigung für rechtmäßige Eingriffe der Staatshoheit in Gruch-Beitr. 60,268 ff.
Küster: Das Recht des Straßenanliegers bei Veränderung des Straßenniveaus. In Gruch. Beitr. 48,745.
Lassar: Grundbegriffe des preußischen Wegerechts. Berlin 1919.
Loebell: Die Rechte der Anlieger an städtischen Straßen im Geltungsbereich des Allgemeinen Landrechts. In Gruch. Beitr. 41, 1 ff.
Lohlein: Besprechung von Bering: Die Rechte der Anlieger. Im PVBl. 19,383.
Mayer: Deutsches Verwaltungsrecht. 1. Auflage, 1895/6, 2. Auflage, 1917, 3. Auflage, 1924.

Mayer: Die Entschädigungspflicht des Staates nach Billigkeitsrecht. Im Jahrb. der Gehe-Stiftung X, 216 ff.
„ Die Entschädigungspflicht des Staates im WStVR., I. Band, Seite 731 ff., Tübingen 1911.
„ Der gegenwärtige Stand der Frage des öffentlichen Eigentums. Im ArchöffR. 21,499.
„ Öffentliche Sachen. Im WStVR., 3. Band, Seite 9 ff., Tübingen 1914.
„ Neues vom öffentlichen Eigentum. Im ArchöffR. 39, 77 ff.
Meyer: Lehrbuch des deutschen Staatsrechts. Bearb. von Gerh. Anschütz, 7. Auflage, München und Leipzig 1919.
Neuhoff: Bedeutung und Tragweite des Art. 153 der Reichsverfassung nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts. Marburg 1930.
Paris: Die Entschädigungsberechtigung des Adjacenten an öffentlichen Landstraßen und Strömen. Berlin 1881.
Pohlmann: Das Recht des Eigentümers eines an einer öffentlichen städtischen Straße belegenen Grundstücks nach preußischem Recht. Im PVBl 24, 213.
Regelsberger: Pandekten. I. Band, in Bindings system. Handbuch der Rechtswissensch. Leipzig 1893.
Reise: Die Enteignung von Rechten. Hamburg 1929.
Ritter: Das Recht an den Straßen nach Entscheidungen des Reichsgerichts. Dessau 1897.
Rosenfeld: Das Wesen des Rechts auf Gemeingebrauch an öffentlichen Flüssen und Wegen. Juristische Dissertation Rostock 1899.
Schelcher, Herbert: Der öffentliche Weg und seine Bedeutung für das öffentliche und das Privatrecht. In Fischers Zeitschr., Band 31, Seite 1 ff.
„ Die Entschädigung des Straßenanliegers. In Fischers Zeitschr. Bd. 34, Seite 1 ff.
„ Zur Lehre vom öffentlichen Eigentum. In Fischers Zeitschr., Band 48, Seite 345.
Schelcher, W.: Die rechtliche Natur der fließenden Gewässer und der Privatrechte an solchen nach dem sächsischen Wassergesetz vom 12. 3. 1909. In Fischers Zeitschr., Band 46, Seite 369 ff.
„ Eigentum und Enteignung nach der Reichsverfassung. In Fischers Zeitschrift, Band 60, Seite 137 ff.
„ Gesetzliche Eigentumsbeschränkung und Enteignung. Im ArchöffR. 18,321 ff.
„ Art 153. In Nipperdeys „Grundrechten und Grundpflichten der Reichsverfassung“. III. Band, Berlin 1930, Seite 196 ff.
Schoen: Die öffentlichrechtliche Entschädigung. In der Enzykl. der Rechtswissenschaft, IV. Band, Seite 279, 7. Auflage, München und Leipzig 1914.
Schmidt: Die Grundbegriffe des Wegerechts. In Fischers Zeitschrift, Band 47, Seite 1 ff.
Schmitt: Die Auflösung des Enteignungsbegriffs. In der JW 1929, 495.
Schultzenstein: Entschädigungsansprüche aus der Erhöhung einer öffentlichen Straße. In Gruch. Beitr. 18,749.
„ Besprechung von H. Schelcher: Die Entschädigung des Straßenanliegers. Im VerwA. 17,295 ff.
„ Besprechung von H. Schelcher: Zur Lehre vom öffentlichen Eigentum. Im VerwA. 27,235 ff.
„ Besprechung von Lassar: Grundbegriffe des preußischen Wegerechts. Im VerwA. 28,80 ff.

Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. III. Band, 9. Auflage, München, Berlin 1926.
Stengel von: Die Haftung des Staates für den durch seine Organe und Beamten Dritten zugefügten Schaden. In den Annalen des Deutschen Reichs. 1901, Seite 481 ff.
v. Strauß und Torney: Besprechung von Bering: Die Rechte der Anlieger. Im VerwA. 6,662.
v. Strauß und Torney-Saß: Das Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in Städten und ländlichen Ortschaften vom 2. Juli 1875.
Turnau-Förster: Liegenschaftsrecht. I. Band, 1906.
Ubbelohde: In Glücks Pandekten. Serie der Bücher 43 und 47, IV. Teil, 1. Abt., Erlangen 1892.
Zorn: Artikel Wegerecht. Im WStVR. III. Band, Tübingen 1914.

II. Entscheidungen und Zeitschriften.

Entscheidungen der Oberappellationsgerichte in Seuff. A. und im Rhein. A.
Entscheidungen des Preußischen Obertribunals in der Amtl. Sammlung und in Strieth. A.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen in:
Amtl. Sammlg., JW., PVBl., Gruch. Beitr., Seuff. A., Recht, Warn. J.
Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts in der Amtl. Sammlg. und im PVBl.
Eger: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

Erklärung der Abkürzungen

ALR.	=	Allgemeines Landrecht für die Preußischen Staaten.
ArchöffR.	=	Archiv für öffentliches Recht.
C. C.	=	Code Civil.
DJZ.	=	Deutsche Juristen-Zeitung.
E.	=	Entscheidung.
E. E.	=	Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.
Fischers Ztschr	=	Fischers Zeitschrift für Praxis und Gesetzgebung der Verwaltung.
Gruch. Beitr.	=	Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, begründet von Dr. J. A. Gruchot.
JW.	=	Juristische Wochenschrift.
OAppG.	=	Operappellationsgericht.
OTr.	=	Preußisches Obertribunal.
OVG.	=	Entscheidungen des Preußischen Oberverwaltungsgerichts.
PVBl.	=	Preußisches Verwaltungsblatt.
PVG.	=	Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931.
RG.	=	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
Rhein. A.	=	Archiv für das Civil- und Criminalrecht der Königl. Pr. Rheinprovinzen.
RV.	=	Die Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. 8. 1919.
SeuffA.	=	Seufferts Archiv für Entscheidungen der Obersten Gerichte in den deutschen Staaten.
StriethA.	=	Archiv für Rechtsfälle aus der Praxis der Rechtsanwälte des Königl. Obertribunals, herausg. von Obertribunalsanwälten, redigiert von Striethorst.
VerwA.	=	Verwaltungsarchiv.
WStVR.	=	Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts, 2. Aufl., herausgegeben von Fleischmann, I. Band, Tübingen 1911, III. Band, Tübingen 1914.

§ 1.:
Einleitung

Die politische und wirtschaftliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts, insbesondere die durch die Erfindung der Eisenbahn bedingte ungeheure Steigerung des Handels und Verkehrs machte mannigfache Eingriffe in die Privatrechtssphäre zur Erfüllung der öffentlichen Aufgaben notwendig. So hatte z. B. die Schaffung von Eisenbahn- und Kleinbahnanlagen, die durch die Zunahme des Verkehrs und der Verkehrsmittel in Städten und Dörfern verursachte Umgestaltung des Straßennetzes, wodurch unter Umständen eine Verlegung, Höher- oder Tieferlegung der Straße, erforderlich wurde, häufig eine empfindliche Vermögensschädigung der Wegeanlieger zur Folge. Derartige Maßnahmen haben auch in den letzten Jahrzehnten bei der Entwicklung der modernen Großstädte eine Rolle gespielt und werden wahrscheinlich bei der von der Reichsregierung geplanten Anlegung der Reichsautostraßen von Bedeutung sein.

Die öffentlichen Wege sind öffentlich-rechtliche Einrichtungen[1]), und als solche der Verfügungsgewalt der Wegepolizeibehörde unterworfen, die nach Maßgabe des öffentlichen Rechtes über Veränderungen des Weges oder Wegekörpers beschließt. Der Anlieger hat daher keine Möglichkeit, die ihn schädigende Änderung zu verhindern oder Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen[2]). Für ihn ist der öffentliche Weg aber von besonderem Wert und Interesse, weil die Art der Lage des Hauses an der Straße und die Verbindung mit dem Straßennetz einen unmittelbaren Vermögenswert darstellen, der bei der Bewertung seines Hauses zum Ausdruck kommt. Wird durch Veränderung der Straße das Haus der Zugänglichkeit und des Bezugs von Licht und Luft beraubt, eine Umwandlung der Parterre- in Kellerwohnungen vorgenommen, so mindern sich Brauchbarkeit und Wert des Eigentums. Es ist daher mit Recht die Frage aufgeworfen worden: Kann der Anlieger Ersatz des ihm hieraus entstandenen Schadens verlangen?

---

1) Germershausen-Seydel, Wegerecht, I. Band § 1 Seite 3; Lassar, Grundbegriffe d. pr. Wegerechts § 6, Seite 38 ff.; v. Brauchitsch, Verw. Ges. I. Band § 55 Anm. 6a, Seite 358.

2) OVG. 7,334; 13,335; RG. v. 3.11.99 im PVBl. 21,282; Germershausen-Seydel, Wegerecht I. Band § 41, Seite 395, 425.

Eine reichsrechtliche Vorschrift, die den Entschädigungsanspruch des Anliegers zum Gegenstand hat, gibt es nicht. Für das preußische Gebiet liegt es nahe, eine Klärung dieser Frage in dem Gesetz betreffend die Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen vom 2. Juli 1875, das das Verhältnis zwischen Anlieger und Straßeneigentümer regelt, zu vermuten. Eine Bestimmung darüber, daß ohne gleichzeitige Veränderung der Fluchtlinie eine Niveauänderung vorgenommen wird, ist jedoch nicht vorhanden. Auch das Gesetz über die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Verwaltungsgerichtsbehörden vom 1. August 1883, das wegerechtliche Bestimmungen enthält, gibt keine Anhaltspunkte darüber, insbesondere verschafft § 57 ZG. keine privatrechtlichen Schadensersatzansprüche[3]). Selbst aus dem Gesetz über die Enteignung von Grundeigentum vom 11. Juni 1874 läßt sich eine Antwort auf die gestellte Frage nicht entnehmen. Zwar sieht § 8 Abs. 2 eine Entschädigung für den durch die Abtretung von Grund und Boden entstandenen Minderwert vor, worunter Erschwerung des Zuganges zum Restgrundstück und Abschneidung von Licht und Luft fallen[4]). Dieser Anspruch bezieht sich jedoch lediglich auf die durch die Teilenteignung dem Restgrundstück entstandenen Schäden, würde also nur in Frage kommen, wenn dem Anlieger Land zum Zwecke der Veränderung des Weges entzogen worden wäre; eine entsprechende Anwendung dieser Vorschrift auf die durch bloße Straßenänderung hervorgerufene Vermögensschädigung würde mit dem Wortlaut und Sinn dieses Gesetzes in Widerspruch stehen. Da diese Frage nur in einzelnen Ländern, wie Baden[5]), Hessen, Braunschweig, Württemberg und Elsaß-Lothringen gesetzlich geregelt ist, blieb es der Wissenschaft und Rechtsprechung überlassen, zu diesem Zwiespalt zwischen Sozial- und Individualinteressen Stellung zu nehmen.

Wie immer, wenn das Gesetz schweigt, so tritt uns auch hier eine Fülle von Meinungen entgegen, die das Für und Wider eines Entschädigungsanspruches erörtern, und innerhalb derjenigen, die zugunsten der Anlieger entscheiden, besteht bezüglich der rechtlichen Begründung der Anliegerentschädigung ein „Labyrinth von sich widersprechenden Meinungen" [6]). Die Schwierigkeit der Konstruktion eines Ersatzanspruches liegt darin, daß die schädigende Handlung auf fremdem Grund und Boden, der öffentlichen Straße, vorgenommen wird, ohne das Eigentum des Anliegers zu verletzen.

3) v. Brauchitsch, Verw.Ges. I. Band § 57 Anm. 1, Seite 371; OVG. 32,213
4) Vgl. Eger, Enteignungsges. I. Band, Seite 248 ff.
5) Bad. Ortsstraßenges. v. 20. Febr. 68 Art. 18 u. v. 6. Juni 96 Art. 29; Hess. Bauordn. v. 30. April 81 Art. 16; Braunschw. Bauordn. v. 15. Juli 76, Art. 10 und vom 13. März 99 § 12; Württemb. Neue Allg. Bauordn. v. 6. Okt. 72 Art. 8; Els.-Lothr. Novelle z. AG. BGB. vom 13. Febr. 05 § 40a Abs. 1.
6) Schelcher in Fischers Ztschr. Band 34, Seite 3.

Zudem hängt die Anliegerentschädigung aufs engste mit den umstrittenen Grenzgebieten zwischen öffentlichem und privatem Recht, mit der Frage der rechtlichen Natur der Sachen im Gemeingebrauch und der öffentlich-rechtlichen Entschädigung, zusammen. Sieht man einmal von den vielen rechtlichen Konstruktionen der Anliegerentschädigung ab, so lassen sich in der Hauptsache zwei Meinungen unterscheiden, in denen der Gegensatz: Privatrecht — öffentliches Recht, zum Ausdruck kommt. Die Vertreter der einen Ansicht versuchten, den Anspruch des Anliegers auf privatrechtliche Vorschriften zu stützen, indem sie das Nachbarrecht heranzogen oder ein besonderes Privatrecht konstruierten. Die anderen glaubten die Lösung der Frage in öffentlich-rechtlichen Grundsätzen zu finden. In der folgenden Abhandlung sollen die verschiedenen rechtlichen Begründungen unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Verhältnisse dargestellt, und alsdann eine eigene Lösung des Problems versucht werden. Da Ausgangspunkt der rechtlichen Behandlung der Frage das Privatrecht war, und man erst später dazu neigte, mögliche Ersatzansprüche des Anliegers dem öffentlichen Recht zuzuweisen, so möchte auch ich diesen Entwicklungsgang der Arbeit zugrunde legen.

§ 2.:

Privatrechtliche Lösungsversuche.

Bei der Heranziehung privatrechtlicher Vorschriften mußte man sich zunächst die Frage vorlegen: Sind derartige Bestimmungen überhaupt auf das Verhältnis des Anliegers zur öffentlichen Straße, die regelmäßig im Eigentum des Staates oder der Gemeinde steht, anwendbar? Diese Frage ist von Otto Mayer[1]) in seiner Lehre vom öffentlichen Eigentum verneint worden. Danach sind alle dem Nutzen und Interesse der Gesamtheit dienenden Sachen, an denen sich die hoheitliche Verwaltung betätigt, der Herrschaft des Privatrechts entrückt und allein dem öffentlichen Recht unterstellt. Diese Ansicht, die den Dualismus von Privatrecht und öffentlichem Recht durch Verschmelzung der dinglichen Sachherrschaft mit der hoheitlichen Verwaltung beseitigen will, ist bis heute nicht durchgedrungen. Viel-

1) DVerwR. II. Band 1924 § 35/36 Seite 39 ff., im ArchöffR. 21,499 und 39,77, im WStVR. III. Band Seite 9 ff.; vgl. Apelt in Fischers Ztschr. Band 30, Seite 98; H. Schelcher, ebendort Band 48 Seite 345; W. Schelcher, ebendort Band 46, Seite 393; Behr im ArchöffR. 21,349; Bühler im VerwA. 27,296; Guba, Die öff.-rechtl. Grundlagen des Wegerechts Seite 22 ff.; Kisch, Elf.-Lothr. Landespriv. Recht § 67 S. 379; ähnlich auch Pohlmann im PVBl. 24,213.

mehr betrachtet die herrschende Lehre[2]) das Eigentum an den öffentlichen Wegen als ein durch die Zweckbestimmung des Gemeingebrauchs öffentlichrechtlich beschränktes Privateigentum. Sogar für das rheinisch-französische Rechtsgebiet, in dem die öffentlichen Straßen gemäß Art. 538 C. C. als domaine public betrachtet wurden, hat das Reichsgericht kürzlich dahin entschieden, daß das domaine public durch das preußische Dotationsgesetz vom 8. Juli 1875 in Privateigentum überführt worden sei, und daß an öffentlichen Wegen nur ein durch die öffentliche Zweckbestimmung beschränktes Privateigentum bestehen könne[3]). Eine Erklärung für diese eigentümliche Vermengung von privatem und öffentlichem Recht gibt F l e i n e r in seiner kleinen Schrift „Über die Umbildung zivilrechtlicher Institute durch das öffentliche Recht[4]). Er weist darauf hin, daß im Gegensatz zu der Enteignung und dem Beamtenverhältnis, die früher als Zwangskauf und Privatdienstvertrag angesehen wurden und heute ihr ziviles Gewand vollkommen abgestreift haben, der Umbildungsprozeß bei den Sachen im Gemeingebrauch auf halbem Wege stehen geblieben sei. Es handele sich hier um ein sog. „gemischtes Rechtsverhältnis“ [5]), ein Rechtsverhältnis, in dem zivilistische und publizistische Elemente zu einer Einheit verschmolzen seien. Durch diese Konstruktion habe man den Vorteil gewonnen, das öffentliche Element aus der privatrechtlichen Form zu lösen, und andererseits dem Bürger gegen den Staat oder die Gemeinde für das Gebiet, „das außerhalb des öffentlichen Interesses lag, dieselben Ansprüche zuzusichern, wie gegen eine beliebige Privatperson“, insbesondere die aus dem Nachbarrecht und der Haftung des Eigentümers bei fehlerhafter Herstellung und Unterhaltung der Sachen entspringenden Rechte.

---

2) Gierke, DRP. II § 102 Seite 21,23; Dernburg, Bürg. Recht 3 Seite 32; Schultzenstein in Gruch. Beitr. 18,762, im Verw.A. 27,164, 235 und 28,82; Anschütz im VerwA. 5,88,430 und 6,625; G. Jellinek im VerwA. 5,311, System der subj. öff. Rechte, Seite 76; Lassar, Grundbegriffe des pr. Wegerechts Seite 32; Genzmer in der JW. 1919, 809; Dreyer i. VerwA. 20,164; v. Blume in der Fastg. f. Schirmer, Seite 123; Friedrichs in Gruch. Beitr. 62,456 und im ArchöffR. 40,316; Hatschek im VerwA. 7,442, Lehrb. § 8 Seite 40; Schmidt in Fischers Ztschr. Band 47 S. 46; Fleiner, Institutionen § 21 Seite 354, Umbildung zivilr. Inst. Seite 16; Germershausen-Seydel, Wegerecht, I. Band § 6 Seite 90; Enneccerus, Lehrb. I § 123 III Seite 394; Eger, Enteignungsges. I. Band, Seite 532. E. v. 15. 3. 82, RG. 6,204, vom 24. 10. 88, RG. 22,304; vom 3. 11. 99 im PVBl. 21,282, v. 16. 6. 99, PVBl. 21,197, vom 16. 10. 00, PVBl. 22,207; v. 11. 1. 16, RG. 88,16, v. 11. 10. 18, RG. 94,35, v. 16. 2. 29, RG. 123,183, vom 10. 6. 29, RG. 125,108, vom 2. 2. 31, RG. 131,264 vom 16. 5. 31, RG. 132,398.

3) Vgl. E. v. 2. 2. 31, RG. 131,264.

4) Vgl. insbes. Seite 11 ff., Seite 16.

5) Theorie von den gemischten Rechtsverhältnissen, begr. v. Perthes, 1838 „Über den Staatsdienst in Preußen“.

So hat man in der Wissenschaft[6]) und Praxis den Versuch gemacht, einen Anspruch des Anliegers auf Verletzung der nachbarrechtlichen Vorschriften zu stützen.

Das Allgemeine Landrecht enthält in den §§ 185, 186 I,8 gesetzliche Beschränkungen, denen der Grundeigentümer zu Gunsten der Nachbarn unterworfen ist. § 185, der lautet: „Wer seinen Grund und Boden erhöhen will, muß mit dieser Erhöhung drei Fuß von dem Zaun, der Mauer oder Planke des Nachbarn zurückbleiben", ist wiederholt vom Preußischen Obertribunal[7]) als Stütze von Ersatzansprüchen der Anlieger benutzt worden, wenn die Gemeinden bei der Höherlegung der Straße die ihnen durch diese Vorschrift gezogenen Schranken überschritten hatten. Diese Bestimmungen bestehen heute noch zu Recht[8]) und sind auch wiederholt von dem Reichsgericht benutzt worden[9]).

Auch das Bürgerliche Gesetzbuch enthält in den §§ 906 ff. nachbarrechtliche Bestimmungen. Es liegt nahe, § 907 BGB heranzuziehen, wonach der Eigentümer verlangen kann, daß auf den Nachbargrundstücken nicht Anlagen hergestellt werden, von denen mit Sicherheit vorauszusehen ist, daß sie eine unzulässige Einwirkung auf sein Grundstück zur Folge haben. Die Anwendung des § 907 auf die Schädigung des Straßenanliegers scheitert jedoch daran, daß unter Einwirkung ein „unmittelbares und positives Hinübergreifen in das Gebiet des andern Grundstücks" gemeint ist, und solche Anlagen nicht genügen, „die sich streng auf der Grundfläche des sie Errichtenden halten", und das Nachbargrundstück nur „negativ beeinträchtigen" [10]). Dagegen gewährt § 909 BGB einen Ersatzanspruch für den praktisch seltenen Fall, daß durch Vertiefung der Straße der Boden des anliegenden Grundstücks die erforderliche Stütze verliert[11]).

---

6) Schultzenstein in Gruch. Beitr. 18,749 insbes. 760; Anschütz im VerwA. 5,90 und 112 Anm. 127; Hatschek im VerwA. 7,474; Germershausen-Seydel, Wegerecht I. Band Seite 114; Schmidt in Fischers Ztschr. Band 47,85; Koch, Komm. z. ALR. I. Band § 185, I,8 Anm. 87, Seite 474.

7) Strieth. A. 11,164; OTrE. 20,3; 49,91.

8) Art. 109—124 EG. BGB. überläßt die Regelung der Rechtsverhältnisse zwischen Anlieger und Straßeneigentümer der Landesgesetzgebung. Vgl. Küster, in Gruch. Beitr. 48,752 ff.

9) E. vom 28. 3. 96, RG. 37,252; vom 3. 11. 99 im PVBl. 21,282, vom 16. 10. 00 in PVBl. 22,207, vom 2. 3. 07 im Recht 11,472.

10) vom 30. 4. 02, RG. 51,254. So die ges. Rechtsprechung und Literatur; vgl. auch Germershausen-Seydel, Wegerecht I. Band § 7 Seite 115; Staudinger III,1 § 907 II,1b.

11) E. v. 7. 2. 06, RG, 62,370; vgl. Goldmann-Lilienthal, BGB. 2 § 11,3 c, Seite 46.

B. Das Privatrecht an der öffentlichen Straße.

Wegen der geringen Bedeutung der nachbarrechtlichen Vorschriften ist versucht worden, auf andere Weise einen Ersatzanspruch zu begründen. Rechtsprechung und Wissenschaft haben sich, offenbar aus dem Gefühl heraus, daß dem Anlieger eine Entschädigung zugebilligt werden müsse, bemüht, das Vorhandensein eines Privatrechts an der öffentlichen Straße zu seinen Gunsten nachzuweisen. Als Entstehungstatbestand sind teils ein stillschweigender Vertrag, teils gesetzliche Bestimmungen angenommen worden.

I. Das Anliegerrecht auf Grund stillschweigenden Vertrags.

Von besonderer Bedeutung ist die Lehre des Reichsgerichts von der Anliegergrunddienstbarkeit geworden, die im wesentlichen auf den Erkenntnissen früherer Gerichte fußt. Zu ihrem Verständnis ist daher zunächst auf die geschichtliche Entwicklung dieser rechtlichen Begründung einzugehen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Stellungnahme der Gerichte zu dem Entschädigungsanspruch des Anliegers einen scharfen Gegensatz zwischen dem Gebiet des gemeinen Rechts und dem des rheinischen und preußischen Landrechts aufweist. Eine klare Darstellung ist daher nur unter Trennung der verschiedenen Rechtsgebiete möglich[12]).

1. Die Rechtsprechung bis zur Stellungnahme des Reichsgerichts:

a) Der Geltungsbereich des gemeinen Rechts.

Von den höchsten Instanzen des gemeinen Rechts, den Oberappellationsgerichten, mußte sich zuerst das Oberappellationsgericht Kassel mit der Frage der Anliegerentschädigung befassen. In seinen Entscheidungen vom 23. 9. 1840 und 23. 11. 1844[13]) lehnte es den geltend gemachten Anspruch des Anliegers mit der Begründung ab, daß dem Grundstückseigentümer lediglich tatsächliche Vorteile, die sich als Ausfluß des communis usus darstellten und nach römischem Recht keinen Anspruch erzeugten, entzogen worden seien. Auch das Oberappellationsgericht Kiel[14]) wies einen Anlieger, dessen Grundstück durch Anlegung eines Dammes der unmittelbaren Verbindung mit dem Kieler Hafen beraubt worden war, ab, weil eine Verletzung

12) Vgl. Dreyer, VerwA. 17,209 ff.
13) Strippelmann, Neue Sammlung bemerkenswerter Entsch. des Oberappellationsgerichts zu Kassel, Teil II (1842) Nr. XVIII Seite 58 und Teil V (1848) Nr. XV Seite 195.
14) E. v. 9. 1. 50, SeuffA. 5 Nr. 134 Seite 155.

der Eigentumssubstanz nicht vorliege und im übrigen dem Anlieger nur ein allgemeines Benutzungsrecht zustehe, auf welches das interdictum ne quid in loco publico[15]) wegen der für den Dammbau erteilten landesherrlichen Genehmigung keine Anwendung finde. Eine ebenfalls ablehnende Stellung nahmen die Oberappellationsgerichte Celle[16]), Mannheim[17]) und Berlin[18]) ein, während das Oberappellationsgericht Darmstadt in seiner Entscheidung vom 6. 10. 1848[19]) eine Entschädigung „nach allgemeinen staatsrechtlichen Gesichtspunkten" als notwendigen Gegenwert für das Recht des Staates, „zur Realisierung des Staatszwecks in das Privateigentum" eingreifen zu dürfen, gewährte. In einer späteren Entscheidung[20]) hielt das Gericht derartig allgemeine Rechtserwägungen offenbar nicht für ausreichend und versuchte, unter Berufung auf die französische Judikatur, eine Entschädigungspflicht der Gemeinde als Straßeneigentümerin aus einem zwischen der ersteren und dem Anlieger geschlossenen stillschweigenden Vertrag herzuleiten, wonach diese dem bauenden Anlieger den Fortbestand der Straße garantiere und sich für den Fall der Verletzung zum Schadensersatz verpflichte. Dieser Vertrag soll dadurch zustande kommen, daß die Gemeinde, die ein gewisses Gebiet als Straßenland erklärt, zur Bebauung der anliegenden Grundstücke unter gleichzeitiger stillschweigender Gewährleistung für das Fortbestehen und die Brauchbarkeit der öffentlichen Straße auffordert, und dieses Angebot durch die Tatsache des Anbaus angenommen wird. Das Oberapellationsgericht Wiesbaden[21]) leitete aus der Zweckbestimmung der Straße ein „Gebrauchsrecht" für den Anlieger her, dessen Beeinträchtigung einen „Eingriff in die Vermögensrechte des Besitzers" enthalte und zum Schadensersatzanspruch berechtige. Dagegen verneinte der seit 1874 als höchste Instanz für das gemeine Recht zuständige 6. Senat des Preuß. Obertribunals[22]) das Bestehen eines besonderen Anliegerrechtes und

15) L. 2 pr. § 20, 35 D. Die Anwendung des Interdikts, wonach auf öffentlichen Wegen die Herstellung von solchen Anlagen, die einer Privatperson faktische Schäden oder Nachteile bringen, verboten ist, versagt nämlich dann, wenn eine „solche Anlage von seiten der höchsten Staatsgewalt und zwar mit der Maßgabe gestattet worden ist, daß dabei die Benachteiligung der Einzelnen berücksichtigt, und ungeachtet derselben die Ausführung der Anlage dennoch genehmigt worden ist." (OAppG. Lübeck v. 13. 12. 47, SeuffA. 5 Nr. 27 Seite 32).
16) E. vom 4. 5. 63, SeuffA. 17 Nr. 121 Seite 186.
17) E. vom 2. 7. 63. SeuffA. 19 Nr. 267 Seite 414.
18) E. vom 27. 1. 73; SeuffA. 30 Nr. 150 Seite 220.
19) SeuffA. 7 Nr. 184 Seite 219; ähnlich auch OAppG. Wiesbaden vom 9. 3. 1850, SeuffA. 10 Nr. 166 Seite 224.
20) E. vom 23. 2. 50, mitgeteilt von Schäffer im Arch. f. prakt. Rechtsw., Band 2 Seite 294—307. Auf diese Entscheidung wird auch in dem Urteil des RG. vom 7. 3. 82, Band 7,213 hingewiesen.
21) E. vom 10. 10. 62, SeuffA. 18 Nr. 141 Seite 227; ebenso OAppG. Rostock vom 12. 1. 65, SeuffA. 22 Nr. 144 Seite 217.
22) E. vom 17. 12. 78, SeuffA. 34 Nr. 306 Seite 448.

wies im übrigen den Anspruch ab, weil weder das Nachbarrecht noch das Eigentum des Anliegers verletzt worden sei, wenngleich auch das Grundstück durch die Entziehung der bisher genossenen tatsächlichen Vorteile an Wert eingebüßt habe.

b) Der Geltungsbereich des rheinischen Rechts.

Die für das Gebiet des rheinischen Rechts ergangenen Entscheidungen sprachen sich wiederholt für eine Entschädigung des Anliegers aus und entwickelten dabei folgende Grundsätze: Die Straßen seien zwar als domaine public res extra commercium, dennoch könnten an ihnen Rechte erworben werden, die „den bestimmungsgemäßen allgemeinen Gebrauch derselben nicht verhindern oder beschränken“ [23]), insbesondere könne der Eigentümer, der sich entsprechend den polizeilichen Bestimmungen „im Vertrauen auf die Fortdauer des bisherigen Zustandes“ an der Straße anbaue, ein Recht darauf erlangen, daß „seine Anlagen nicht durch Neuerungen ohne Entschädigung unbrauchbar gemacht oder zerstört werden dürfen“. Dieser Praxis des Rheinischen Oberapellationsgerichtshofes zu Köln schloß sich der V. Senat des Preußischen Obertribunals in seinem Urteil vom 10. 4. 1866[24]) wegen Erhöhung einer Straße an. Er ging in seiner Begründung davon aus, daß auf das Verhältnis zwischen Straße und anliegenden Häusern, die sich ihrer Natur nach gegenseitig bedingten, nicht das Prinzip der Unbeschränkbarkeit des Eigentums Anwendung finden könne,

> „daß vielmehr die Natur der Dinge ... mit Notwendigkeit zur Annahme eines zwischen dem öffentlichen und privaten Eigentum bestehenden, in den natürlichen Wechselbeziehungen derselben begründeten, auf stillschweigender Einräumung und Duldung beruhenden vertragsmäßigen Dienstbarkeitsverhältnisses führe, vermöge dessen“ den Anliegern das Recht der Verbindung mit der Straße „nicht bloß vergönnungsweise oder nach administrativem Ermessen, sondern dauernd und mit dem Charakter eines wohlerworbenen Rechts gewährt werden müsse“,

dessen Beeinträchtigung aus Gründen des öffentlichen Wohls nur gegen Entschädigung vorgenommen werden könne.

Dieses Erkenntnis ist von besonderer Bedeutung, weil es die landrechtliche Praxis entscheidend beeinflußt hat und auch von denselben Gesichtspunkten ausgeht, die später das Reichsgericht benutzt hat.

---

23) E. v. Rhein. App. Gerichtsh. vom 28. 6. 47, RheinA. Band 42 Abt. I, Seite 99; ebenso E. v. 10. 1. 44, RheinA. Band 36 Abt. I Seite 162; vom 20. 11. 51, Rhein.Arch. Band 46 Abt. I Seite 252; vom 5. 6. 56, RheinA. Band 52 Abt. I Seite 19 ff.; vom 19. 2. 62, RheinA. Band 56 Abt. I, Seite 228.

24) Strieth. Arch. 62,273. So auch E. v. 27. 4. 69, Strieth. Arch. 74,278.

c) Der Geltungsbereich des Preußischen Allgemeinen Landrechts.

Für das landrechtliche Gebiet lag es nahe, den Schaden, den der Anlieger zum Wohle der Allgemeinheit erleidet, unter den Begriff „der besonderen Rechte und Vorteile“ des § 75 Einl. z. ALR. einzureihen, wonach der Staat denjenigen, der „besondere Rechte und Vorteile zum Wohle des gemeinen Wesens“ aufopfern muß, „zu entschädigen gehalten ist“. So gab denn auch der III. Senat des Preuß. Obertribunals in seinen Entscheidungen vom 17. 9. 47 u. 10. 1. 50[25]) dem Entschädigungsanspruch statt, weil gem. §§ 74, 75 Einl. z. ALR.

> „für die Vermögensverluste und Nachteile, die jemand durch eine zur Beförderung des Gemeinwohls getroffene Anstalt erleidet, in allen Fällen Entschädigung gewährt werden müsse.“

Bei einem ihm im April 1850 vorliegenden Rechtsstreit tauchten ihm jedoch Zweifel an dieser Auslegung des § 75 auf, und er legte die Sache dem „Plenum der Collegii“ zur Entscheidung vor, das zu diesem Konflikt folgendermaßen Stellung nahm: [26])

Aus den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts in Verbindung mit der Allerhöchsten Kabinettsorder vom 4. Dezember 1831[27]) und Art. 9 der Preuß. Verfassungsurkunde vom 31. 1. 1850[28]) sei zu folgern, daß § 75 nur bei Ausübung des staatlichen Hohheitsrechtes Anwendung finde. Der Staat habe aber an den Land- und Heerstraßen gemeines Eigentum[29]), und nehme daher rechtlich dieselbe Stellung wie jeder Privateigentümer ein, dessen Freiheit lediglich durch die gesetzlichen Schranken des Allgemeinen Landrechts eingeengt würde. Bei Veränderungen im Straßenniveau handele er nicht kraft Hoheitsrechtes, sondern kraft seines Eigentums und sei daher dem Anlieger nicht zur Entschädigung verpflichtet, wenn er, wie in dem zur Entscheidung stehenden Fall, die in den Gesetzen vorgezeichneten Grenzen des Eigentums bei Anlage und Veränderung der Straßen nicht überschritten habe.

In den folgenden zwei Jahrzehnten hat das Preußische Obertribunal diesen dem Anlieger ungünstigen Standpunkt beibehalten. Erst in seiner Entscheidung vom 22. 12. 73[30]) erklärte es unter wörtlicher Anlehnung an das Urteil des rheinischen Senates vom 10. 4.

---

25) Mitgeteilt in der OTrE. vom 22. 12. 73 Band 72,1.

26) Plenarbeschluß vom 1. 7. 50, OTE. 20,3; ebenso E. vom 20. 12. 53, Strieth. Arch. 11,164; vom 14. 7. 63, OTrE. 49,91.

27) Pr.GesS. 1831 Seite 255.

28) „Das Eigentum ist unverletzlich; es kann nur aus Gründen des öffentlichen Wohls gegen vorgängige . . . Entschädigung nach Maßgabe des Gesetzes entzogen oder beschränkt werden“.

29) § 21 II,14 ALR.: Die Land- und Heerstraßen . . . sind gemeines Eigentum des Staates.

30) OTrE. 72,1,

66[31]) dessen Ausführungen auch für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts dahin als maßgebend,

> „daß das darin bezeichnete Recht zur ungeschmälerten Benutzung der Straßen in Städten und Dörfern zu den Rechten des Eigentums an den an den Straßen gelegenen Häusern gehöre,"

und daß über die Straßen als res publica nur nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts verfügt werden könne, wobei § 75 Einl. z. ALR. zur Anwendung komme.

2. Die Stellungnahme des Reichsgerichts:

Das Reichsgericht hat sich dieser zwiespältigen Praxis des Preußischen Obertribunals angeschlossen. Es verneinte für das Gebiet des gemeinen Rechts in fester Rechtsprechung eine Entschädigungsberechtigung des Anliegers wegen Fehlens positiver Gesetzesvorschriften, während es für den Geltungsbereich des rheinischen und preußischen Landrechts die Konstruktion eines dinglichen Anliegerrechts aufnahm, und bei dessen Verletzung Entschädigung auf der Grundlage der §§ 74, 75 Einl. z. ALR, bzw. Art 545, 1382 Code Civil gewährte.

a) Das gemeinrechtliche Gebiet.

Der III. Senat des Reichsgerichts, der zuerst in einer gemeinrechtlichen Sache zum Anliegerrecht Stellung nehmen mußte, führte in einer Entscheidung vom 18. 11. 1880[32]) aus, daß das Privatrecht des Anliegers auf Benutzung der Straße entweder auf einer Servitut oder auf Nachbarrecht beruhen könne. Die Annahme eines stillschweigenden Vertrages, „der zwischen der Gemeinde und den Anliegern einerseits durch die Herstellung der Straße und andererseits durch die Bebauung ihrer Grundstücke" zustande kommen solle, sei zu verneinen, weil die Absicht der Gemeinde, die ein Terrain als Straßenland erklärt, nicht dahin gehe, dem Anbauenden Privatrechte an der Straße einzuräumen. Auch das Nachbarrecht, das nur bei Verletzung des Eigentums zur Anwendung komme, greife nicht Platz. Da endlich aus dem publizistischen Recht des Gemeingebrauchs ein Anspruch gegen das Gemeinwesen selbst nicht hergeleitet werden könne, sei die Entschädigungsberechtigung des Anliegers zu verneinen. Diesen ablehnenden Standpunkt behielt der III. Senat auch in späteren Entscheidungen trotz entgegengesetzter Urteile anderer Senate für die Gebiete des Allgemeinen Landrechts und des rhei-

---

31) Strieth. Arch. 62,273; vgl. auch Seite 16 d. Abh.
32) RG. 3,171; vgl. auch E. vom 30. 1. 89 in Eisenbahnr.E., 3,438; vom 24. 5. 98 in JW. 98,441 Nr. 23; vom 30. 4. 02, RG. 51,251; vom 17. 7. 03 im PVBl. 24,762; vom 8. 7. 12 im PVBl. 34,151.

nischen Rechts bei. Ihm schlossen sich der V. und VI. Senat für das Gebiet des gemeinen Rechts an, indem sie darauf hinwiesen, daß sich nach gemeinem Recht das Bestehen eines derartigen Anspruchs nicht rechtfertigen lasse.

b) Das Gebiet des rheinischen Rechts und des Preußischen Allgemeinen Landrechts.

Für die Rechtsgebiete des preußischen und rheinischen Rechts billigte das Reichsgericht den Anliegern an öffentlichen Straßen in Städten und Dörfern im Falle der Straßenverlegung oder Änderung Entschädigung zu und konstruierte in rechtlicher Übereinstimmung mit dem Erkenntnis des rheinischen Senates des Preußischen Obertribunals vom 10. 4. 66 [33]) ein durch stillschweigenden Vertrag begründetes „servitutähnliches Recht" an der Straße, das den Anlieger zwar nicht gegen Veränderungen der Straße im öffentlichen Interesse schützt, wohl aber einen Entschädigungsanspruch erzeugt[34]).

Nach den Ausführungen des Reichsgerichts[35]), das sich seit 1882 in etwa 60 Entscheidungen mit der Frage der Anliegerentschädigung beschäftigt hat, gehört es zum Wesen der städtischen Straße, daß die sie begrenzenden Grundstücke mit Häusern besetzt werden. Deshalb liegt in der Erklärung eines Terrains zur Straße die Aufforderung der Gemeinde, sich an der Straße unter Innehaltung der polizeilichen Vorschriften anzubauen. Die Gemeinde bietet als Gegenleistung die Vorteile, die sich aus dem Gebrauch der Straße ergeben, nämlich die Benutzung und Kommunikation mit ihr, sowie den zur Befriedigung des Licht- und Luftbedürfnisses notwendigen freien Raum. Entspricht der Anlieger dem stillschweigend erklärten Willen der Gemeinde, indem er den Bau ausführt, so liegt darin die Erklärung, daß er in das bezeichnete Verhältnis im Vertrauen auf unbedingte Erhaltung des Straßenzustandes eintreten wolle. Auf beiden Seiten ist also ein Vertragswille vorhanden. Diese Willenserklärungen führen zum Abschluß eines stillschweigenden Vertrages, der „in dem besonderen vermögensrechtlichen Interesse des Hauseigentümers an der Benutzung der Straße wurzelt" [36]), ein Interesse, das über die jedermann zustehende Befugnis, sich der Straße als Kommunikationsmittel zu bedienen, hinausgeht[37]). Da es sich hier um dauernde Beziehungen zwischen zwei Grundstücken handelt, so hat dieses Rechtsverhältnis den Charakter

33) Strieth. Arch. 62,273; vgl. Seite 16 der Abh.
34) Vgl. die grundlegenden Entscheidungen vom 7. 3. 82, RG. 7,213 und v. 13. 2. 83, RG. 10,271.
35) Vgl. die bei Dreyer, VerwA. 17,236 Anm. 148 umfangreiche Zusammenstellung der Entscheidungen.
36) E. vom 18. 4. 99, RG. 44,284.
37) E. vom 7. 3. 82, RG. 7,213.

einer Dienstbarkeit, eines wohlerworbenen Vermögensrechtes, das nur gegen Entschädigung entzogen oder beeinträchtigt werden kann[38]). Der Begründung eines derartigen Anspruchs, der insbesondere deshalb gerechtfertigt ist, weil die Errichtung von Gebäuden regelmäßig von der Erfüllung bestimmter baupolizeilicher Vorschriften abhängig gemacht wird, steht die Straße als res publica nicht entgegen, weil die Sachen im Gemeingebrauch im Eigentum einer Privatperson stehen können und folglich auch fähig sind, Gegenstand einzelner Privatrechte zu sein. Die Entstehung der Anliegerservitut ist jedoch nicht nur in objektive Momente zu verlegen und namentlich genügt nicht schon allein der Umstand, daß „die Gemeinde den mit dem Bau beginnenden Anlieger an der Ausführung desselben nicht hindert oder vielleicht nicht hindern kann, auch die Ortspolizeibehörde nicht einschreitet, im Gegenteil die Bauerlaubnis erteilt“ [39]), vielmehr ist aus den konkreten Umständen der Wille der Beteiligten zu entnehmen. So muß der Bau, den der Anlieger in seinem Privatinteresse ausführt, zugleich auch im Interesse „der Gemeinde als Inhaberin des Straßennetzes und Vertreterin des öffentlichen Wohls liegen“. Es ist daher stets nach Maßgabe der Sachlage im einzelnen Falle zu prüfen, „was als das Wünschen und Wollen der Gemeinde, entsprechend dem von ihr wahrzunehmenden öffentlichen Interesse anzunehmen ist, und von dem Bauenden vorausgesetzt werden durfte“. Diese verhältnismäßig weite Auslegung des Willens der Gemeinde führte zu zahllosen Anliegerprozessen, so daß sich das Reichsgericht, wenn es den Gemeinden nicht ungeheure Lasten aufbürden wollte, gezwungen sah, darauf hinzuweisen, „daß nach dem allgemeinen Grundsatz von der Freiheit des Eigentums die Auslegung des stillschweigenden Willens sich im wesentlichen im Sinne der Einengung des grunddienstbarkeitsähnlichen Rechts der Anlieger zu bewegen hat“ [40]). Demgemäß fordert das Reichsgericht als Voraussetzung für das Bestehen des Anliegerrechts, daß es sich um ein bebautes Grundstück[41]) an einer zum Anbau bestimmten und regulierten Straße[42]) in Städten und Dörfern[43]) handele[44]). Dieser auf den ersten Blick vielleicht will-

38) E. vom 25. 9. 82, Eisenbahnr. E. 3,258; E. vom 13. 2. 83, RG. 10,473; vom 5. 6. 89, RG. 24,245; vom 28. 11. 89, RG. 25,242; vom 21. 9. 95, RG. 36, 272; vom 28. 3. 98, RG. 37,252. vom 15. 3. 99 in Gruch. Beitr. 43,1945; vom 18. 4. 99, RG. 44,284; E. vom 3. 11. 03, RG. 56,101; vom 23. 11. 05, RG. 62,87; vom 9. 1. 00, PVBl. 21,330; vom 15. 5. 03 ebendort 24,651; vom 25. 4. 05 ebendort 26,810; vom 9. 5. 05 ebendort 27,31; vom 15. 3./18. 4. 99, EE. 16,136.

39) E. vom 21. 1. 02, PVBl. 24,555.

40) E. vom 23. 11. 05, RG. 62, 88; vgl. auch E. vom 4. 10. 07, RG. 66,343.

41) E. vom 16. 1. 80, EE. 1,92; E. v. 28. 11. 89, RG. 25,242.

42) E. vom 16. 10. 00, PVBl. 22,207, vom 21. 1. 02 ebend. 24,555; vom 16. 12. 08, EE. 25,321.

43) E. v. 7. 3. 82, RG. 7,213; vom 13. 2. 83, RG. 10,273.

kürlich erscheinende Standpunkt ergibt sich notwendigerweise aus der Konstruktion des stillschweigenden Vertrages: Bei den unbebauten Grundstücken fehlt es an der durch die Tatsache des Anbaus erfolgenden Annahme des Angebots der Gemeinde, während bei den Chausseen und Landstraßen, die bestimmungsgemäß dem Verkehr zwischen Stadt und Land[45]), und nicht auch dem Anbau von Häusern, dienen, ein Aufforderung der Gemeinde überhaupt nicht vorhanden ist.

Als Inhalt der Servitut bezeichnet das Reichsgericht das Recht auf ungehinderte Verbindung mit der Straße zu Fuß und zu Wagen[46]), sowie auf Befriedigung des erforderlichen Licht- und Luftbedürfnisses[47]). Einen Anspruch auf Erhaltung einer bestimmten Aussicht oder der Ansehnlichkeit des Gebäudes gewährt das Anliegerrecht dagegen nicht[48]).

Dem Umfange nach erstreckt sich die Servitut lediglich auf den das Anliegergrundstück begrenzenden Teil, so daß Änderungen der Straße, auch wenn sie Umwege oder sonstige Nachteile verursachen[49]), keinen Entschädigungsanspruch begründen, weil nämlich die Gemeinde nach Ansicht des Reichsgerichts bei der Erklärung eines bestimmten Terrains zur Straße nicht willens gewesen ist, das unveränderte Fortbestehen der Straße in der Gesamtlänge zu gewähren[50]). Im übrigen findet die Grunddienstbarkeit in der Zweckbestimmung der Straße, in erster Linie dem öffentlichen Verkehr zu dienen, ihre Schranken. Alle Einrichtungen, die getroffen werden, um die Straße in dem ihrer Bestimmung gemäßen Zustand zu erhalten, wie z. B. Pflasterung und Asphaltierung, stellen keinen Eingriff in die Rechte des Anliegers dar. Denn mit dieser Maßgabe schließt der „stillschweigende Vertrag . . . den Vorbehalt ein, daß die Gemeinde, die dem Zwecke der Straße entsprechenden Veränderungen vornehmen kann“ [51]). Eine weitere Einschränkung des Anliegerrechts nimmt das Reichsgericht dadurch vor, daß nur die Entziehung oder eine „dauernde“ und „wesentliche“ Beeinträchtigung geschützt wird, während „geringfügige“ und „vorübergehende“, durch die Erhaltung des Straßenzwecks bedingte Erschwerungen keinen Entschädigungsanspruch begründen.

---

44) vgl. die eingehenden Ausführungen bei Dreyer, VerwA. 17,243 und die dort angegebene Rechtsprechung.
45) § 1 II,15 ALR.: „Wege, die von einer Grenze des Landes zu einer anderen oder von einer Stadt, von einem Post- oder Zollamt entweder zu einem anderen oder zu Meeren und Hauptströmen führen, werden Land- oder Heerstraßen genannt.
46) E. vom 18. 4. 99, RG. 44,285; vom 13. 3./18. 4. 99, EE. 16,136.
47) E. vom 3. 11. 99, PVBl. 21,282.
48) E. vom 5. 4. 89, RG. 24,245; vom 23. 11. 05, RG. 62, 87.
49) E. vom 28. 11. 89, RG. 25,242; vom 9. 1. 00, PVBl. 21,330; vom 24. 4. 05, EE. 22,158.
50) E. vom 8. 11. 89, RG. 25,242.
51) E. vom 28. 3. 98; RG. 37,256; vom 21. 11. 95, RG. 36,275.

In seinen nach 1900 ergangenen Entscheidungen nimmt das Reichsgericht von der Betonung der Servitut und deren vertragsmäßiger Begründung Abstand. Es erscheint ihm rechtlich möglich,

> „von der Grundlage nur privaten Interesses aus ein Verhältnis zwischen dem Hauseigentümer und der Stadt anzunehmen, das bei Änderungen der Höhenlage der Straße . . . den Hauseigentümern die Grundlage für einen Entschädigungsanspruch geben kann."

Die Scheu, das Recht als Servitut zu bezeichnen, führt dazu, daß das Reichsgericht auf das in früheren Entscheidungen anerkannte „Recht" des Anliegers verweist[52]), als wolle es sich auf eine gewohnheitsrechtliche Entwicklung berufen. Der Grund, weshalb es von der Servitut nur mit aller Vorsicht Gebrauch macht, liegt darin, daß der formlosen Begründung der Privatdienstbarkeit das Bürgerliche Gesetzbuch entgegensteht. Nach dem Allgemeinen Landrecht war es möglich, Dienstbarkeiten durch bloßen Vertrag zu begründen. Seit 1900 können sie nur noch unter Innehaltung der Formen des § 873 BGB, nämlich durch Einigung und Eintragung ins Grundbuch, entstehen. Zwar gibt Art. 128 EG. BGB. der Landesgesetzgebung einen Vorbehalt für die formlose Begründung von Dienstbarkeiten an nicht eingetragenen Grundstücken, die nach den Vorschriften der Grundbuchordnung auch nicht eingetragen zu werden brauchen, — und dazu gehören gemäß § 90 GBO die öffentlichen Wege, — allein für Preußen gibt es derartige Bestimmungen nicht, da die §§ 13 ff. I, 22 ALR. über die vertragsmäßige Begründung von Dienstbarkeiten durch Art. 87, 89 Pr. AG. z. BGB augehoben und durch das BGB ersetzt sind[53]). Als sich daher das Reichsgericht in einem Rechtsstreit, in dem der Kläger Grundbucheintragung der Anliegerservitut begehrte[54]), mit den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches auseinandersetzen mußte, änderte es seine bisherige Begründung. Die in allen Entscheidungen auf privatrechtlichem Vertrag beruhende Dienstbarkeit wird nunmehr als ein den Vorschriften des öffentlichen Rechtes (§§ 36 ff., 65 ff. I,8 ALR. und Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875) unterstehendes Nutzungsrecht privatrechtlicher Natur bezeichnet. Da diese Bestimmungen, „die dem Vorgang seine Bedeutung verleihen", dem Landesrecht angehören, somit von den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs unberührt bleiben, kommt das Reichsgericht zu einer Verneinung der Eintragung[55]).

---

52) Vgl. RG. vom 16. 9. 11 in der JW. 1911 Seite 956 Nr. 32.

53) Vgl. Turnau-Förster, Liegenschaftsrecht Seite 578; 1. Anh. hinter 1029; Küster in Gruch. Beitr. 48, 757.

54) E. vom 2. 12. 08, RG. 70, 81.

55) So auch Güthe-Triebel II. Band, Seite 2062, der die Eintragung „nicht einmal" für „zulässig" hält, „weil das Grundbuch nur für die privatrechtlichen Verhältnisse bestimmt ist."

3. Kritik an der Konstruktion des Reichsgerichts.

Die Servitutenkonstruktion des Reichsgerichts ist in der Wissenschaft auf fast einmütigen Widerspruch gestoßen[56]). In der Tat hält diese auch einer eingehenden juristischen Prüfung nicht stand und ist bereits durch die das Anliegerrecht verneinenden Entscheidungen der obersten Gerichte und des Reichsgerichts widerlegt worden. Sieht man schon davon ab, daß es sehr gewagt ist, mit einem Vertrag zu arbeiten, der auf Grund stillschweigender Einwilligung und Duldung entstehen soll, so liegt das Hauptargument darin, daß der Vertrag „den einen großen Fehler hat, gänzlich unwahr zu sein" [57]). Es mag zugegeben werden, daß der Anlieger, der ein Haus an der öffentlichen Straße errichtet, den Bau im Vertrauen darauf ausführt, daß der öffentliche Weg nicht ohne Grund eingezogen oder verändert wird; aber weder bei Hergabe des Landes noch bei der Erteilung des Baukonsenses liegt es in der Absicht der Gemeinde, die Aufrechterhaltung des bestehenden Zustandes der Straße für die Zukunft zu versprechen. Die Bestimmung eines Terrains zur Straße hat lediglich die Bedeutung, die Bautätigkeit anzuregen, und die Erteilung der Bauerlaubnis enthält die Erklärung der zuständigen Behörde, daß zur Zeit der Entscheidung öffentlich-rechtliche Bedenken gegen den beabsichtigten Bau nicht bestehen[58]). Zudem wird die Bauerlaubnis von der Ortspolizeibehörde erteilt, und es ist nicht einzusehen, wie durch deren Erlaubniserteilung die davon verschiedene Straßeneigentümerin gebunden sein sollte[59]). Es fehlt somit die Grundlage

---

56) s. Gierke, DPR. II. Band Seite 28 und Anm. 36; Dernburg, Bürg.R. III. Band § 70 Seite 239; Paris, Die Entschädigungsberechtigung des Adjacenten; Loebell in Gruch. Beitr. 41,1 ff. Ubbelohde in Glücks Pand. Buch 43/44 Teil 4 Seite 179 ff. Schultzenstein in Gruch. Beitr. 18,749 ff.; v. Blume in der Festg. f. Schirmer Seite 103 ff.; Anschütz im VerwA. 5,112 ff. und 6,628 und im Jur. Literaturbl. vom 1. 11. 1898 Seite 215; Rosenfeld, Wesen des Rechts auf Gemeingebrauch Seite 32; Koehne im ArchöffR. 13,549; Schelcher in Fischers Ztschr. Band 34 Seite 14 ff.; Schmidt in Fischer Ztschr. Band 47 Seite 88; Gleim, Eisenbahnbaurecht Seite 241; Fleiner, Institutionen § 18 Seite 302 ff. und § 23 Seite 377, Umbildung zivilrechtlicher Institute Seite 20; Zorn, Art. Wegerecht im WStVR. 3. Band, Seite 901; Otto Mayer, D. Verw.Recht 2. Band 1917 Seite 161 ff.; Kisch, Els.-Lothr. Privatrecht Seite 367 und die gründliche Abh. v. Dreyer im Verw.A. 17,195 und 20,161. Der Ansicht des Reichsgerichts sind Küster (Gruch. Beitr. 45,745) und Kraft (Gruch. Beitr. 60,280 insb. 292) beigetreten. Auch Germershausen-Seydel, Wegerecht I. Band § 7 Seite 720 hält das durch das Urteil vom 2. 12. 08 modifizierte Anliegerrecht auf öffentlich-rechtlicher Grundlage für bedenkenlos, obwohl er zugeben muß, „daß eine befriedigende theoretische Begründung des Anliegerrechts bisher nicht gefunden ist." Die gleiche Auffassung vertritt Güthe-Triebel, 2. Band Seite 2062.

57) Otto Mayer, D. Verw.Recht 2. Band 1917 Seite 160.

58) E. v. 14. 12. 92 RG. 30,249; RG. v. 24. 5. 98 SeuffA. 54 Nr. 25 S. 45.

59) Schultzenstein in Gruch. Beitr. 18,749.

eines jeden Vertragsabschlusses, die Willensübereinstimmung der Beteiligten. Ja selbst für den Fall, daß zuerst das Haus und dann die Straße gebaut worden ist, hält das Reichsgericht an seiner Theorie fest[60]), obwohl es hier an dem Vertragsantrag der Gemeinde fehlt. Es entschuldigt sich damit, daß das der „weitaus seltenere Fall“ sei, im übrigen „die Sache nicht wesentlich anders liege“, denn alsdann trete der Hauseigentümer „in den begründeten Rechtsnexus ein“ und „nehme an den Vorteilen und Lasten desselben teil“.

Die Anwendung des § 75 Einl. z. ALR. bei Veränderungen des Straßennieveaus widerspricht dem Sinn dieser Vorschrift, die lediglich dann zur Anwendung kommt, wenn es sich um rechtmäßige Handhabung der öffentlichen Gewalt handelt[61]). Schon das Preußische Obertribunal hat in dem bereits erwähnten Plenarbeschluß vom 1. 7. 1850[62]) die Anwendung des § 75 auf Ausübung des Hoheitsrechtes beschränkt und die Ansicht vertreten, daß der Staat oder die Gemeinde, an den Wegen lediglich ein durch die Zweckbestimmung des Gemeingebrauchs beschränktes Privateigentum habe, so daß auf die rein fiskalische Tätigkeit der Gemeinde als Wegeherrin die Vorschriften des Privatrechts zur Anwendung kämen. Dieser Standpunkt hat in der Praxis der Gerichte Billigung gefunden[63]). Da auch das Reichsgericht die Gemeinde als Straßenherrin dem Privateigentümer gleichachtet, stellt die Anwendung des § 75 eine Inkonsequenz dar.

Es spricht fernerhin gegen das Reichsgericht, daß es sich bei der Benennung des dinglichen Rechtes einer durchaus ungenauen Ausdrucksweise bedient. Es bezeichnet es als „Grunddienstbarkeit“, „Dienstbarkeitsverhältnis“ und als „privates Dienstbarkeitsrecht“[64]). An anderer Stelle findet es den Ausdruck „servitutisches“ und „servitutarisches Recht“, „grunddienstbarkeitsähnliches Recht“ oder „servitutähnliches Recht“ angebrachter[65]). In seinem Urteil vom 2. 12. 08[66]) weist es darauf hin, daß das in früheren Entscheidungen „konstruierte Anliegerrecht“ dort als „ein servitutisches oder servitutarisches Recht bezeichnet ist“, es sei aber „keineswegs in allen Beziehungen als Grundgerechtigkeit behandelt worden“, vielmehr liege der Hauptton auf der „privatrechtlichen Natur des durch den Anbau an der Straße entstandenen, dem Vermögensrechte an-

60) Vgl. E. v. 7. 3. 82, RG. 7,213; v. 13. 2. 83, RG. 10,272; RG. vom 9. 5. 05 im PVBl. 27,31.
61) Vgl. Anschütz im VerwA. 5,87,130.
62) OTrE. 20,3; vgl. Seite 17 d. Abh.
63) Vgl. Seite 12 d. Abhandlung, insbesondere Anm. 2.
64) E. v. 7. 3. 82, RG. 7,213. v. 18. 4. 99, RG. 44,282; 25. 4. 05, EE. 22,158
65) E. vom 16. 10. 00 im PVBl. 22,207; vom 3. 11. 09, RG. 56,101; vom 23. 11. 05, EE. 22,298; vom 7. 12. 07 ebend. 24,373; vom 15. 10. 09, ebend. 26,312; vom 3. 11. 99 im PVBl. 21,282.
66) RG. 70,77.

gehörigen Nutzungsrechtes", dessen privatrechtliche Natur bestehen bleibe, „wenn man den zur Begründung herangezogenen Vertrag . . . ausschließlich den Verschriften des öffentlichen Rechtes unterstellt". Mit dieser Wandlung der Auffassung setzt sich das Reichsgericht in krassem Widerspruch zu dem, was es bisher als Grundlage seiner Servitut angenommen hat. Die Konstruktion eines Privatrechtes war nur möglich, wenn das Reichsgericht[67]), wie auch übereinstimmend die Wissenschaft, ein privatrechtliches Eigentum der Gemeinde an den Straßen annahm. Wenn nun die Stadt als Privateigentümerin über die Straße verfügt, indem sie dem Anlieger durch Vertrag eine Dienstbarkeit bestellt, so ist auch dieser Vertrag, da sich gleichgeordnete Subjekte gegenüberstehen, privatrechtlicher Natur. Eine Begründung dafür, daß dieses Rechtsverhäßltnis nun, entgegen der früheren Rechtsprechung, den Formen des öffentlichen Rechtes unterstehen soll, gibt das Reichsgericht nicht, und kann es auch von seiner rein privatrechtlichen Auffassung des Anliegerrechts aus nicht geben. Mit Recht sagt Otto Mayer: „So können wir mit den Dingen nicht umspringen" [68]).

Auch die verschiedene Beurteilung der Entschädigungsforderung für das landrechtliche, rheinisch-französische einerseits und das gemeinrechtliche Gebiet andererseits gibt zu Bedenken Anlaß. Es ist schon erwähnt worden[69]), daß das Reichsgericht für das gemeine Recht einen Anspruch des Straßenanliegers unter Berufung darauf ablehnt, daß es in diesem Rechtsgebiet eine positive Vorschrift für die Entschädigungspflicht des Staates nicht gebe. Das ist zwar richtig, jedoch haben Rechtsprechung[70]) und Wissenschaft[71]) auch für das Gebiet des gemeinen Rechts den Grundsatz entwickelt, daß

> „in den Fällen, wo wohlerworbene Privatrechte als unvereinbar mit den Rücksichten der öffentlichen Ordnung und Wohlfahrt vermöge des sog. ius eminens des Staates aufgehoben werden, nach allgemeinen staatsrechtlichen Grundsätzen Entschädigung" zu gewähren ist.

Damit war für das Anliegerrecht die Grundlage geschaffen, die für das preußische Recht § 75 Einl. z. ALR. und für das rheinisch-französische Gebiet Art. 545 C. C. darstellen. Da man also in der prinzipiellen Frage nach der Entschädigungspflicht des Staates auf allen drei Rechtsgebieten zu dem gleichen Ergebnis, der Bejahung, gekommen war, so ist es umso unverständlicher, wie man den ab-

---

67) Vgl. 12 und Anm. 2 und Seite 24 der Abhandlung.
68) D. Verw.R. 2. Band 1917 Seite 163 Anm. 43.
69) Vgl. Seite 18 der Abhandlung.
70) E. v. 1. 2. 98 RG. 41,142; vom 29.4.89 RG. 16,159; vom 13. 1. 83 RG. 12,3; vom 28. 4. 98 RG. 41,191.
71) Regelsberger Pandekten I § 113 Anm. 15 Seite 423; Dernburg Pand. I § 72 Seite 166; Kraft in Gruch. Beitr. 60,286.

lehnenden Standpunkt für das gemeine Recht beibehalten konnte. Dies gilt ganz besonders für die nach 1900 ergangenen Entscheidungen: Durch Art. 89 Pr. AG. BGB. sind die Bestimmungen der Art. 545, 1382 C. C. aufgehoben worden, so daß auch für das rheinische Rechtsgebiet eine positive Norm nicht mehr vorhanden war. Das Reichsgericht folgert aber aus der Vorschrift des § 75 Einl. z. ALR., die „von unmittelbarer Bedeutung für das Gesamtgebiet des preußischen Staates" sei, i. V. mit Art. 9 Pr. Verfassungsurkunde und § 1 Pr. Enteignungsgesetz, das Bestehen einer Entschädigungspflicht des Staates für aus Gründen des öffentlichen Wohls erfolgte Eingriffe in Privatrechte, weil nicht zu vermuten sei, „daß die Gesetzgebung eines Staates auf diesem Gebiet für seine verschiedenen Territorien verschiedene Normen geben wolle" [72]). Mit dieser dem Rechtsgefühl entsprechenden Folgerung fällt die zwiespältige Praxis des Reichsgerichts in sich zusammen. Formell läßt sich zwar nichts dagegen sagen, daß die einzelnen Senate für die verschiedenen Rechtsgebiete zu verschiedenen Ergebnissen kommen, sachlich aber ist dieser Zustand unhaltbar. Wenn es möglich war, für das Gebiet des Allgemeinen Landrechts und des rheinischen Rechts aus der Erklärung eines Terrains zur Straße und dem Anbau des Anliegers einen stillschweigenden Vertrag herzuleiten, warum sollte diese Konstruktion für das gemeinrechtliche Gebiet versagen? Oder will man behaupten, daß z. B. „eine sächsische Gemeinde mit der Herstellung der Straße andere Absichten und Ziele verfolgt als eine preußische, der sächsische Bauherr andere als der preußische?" [73])

Trotz des einmütigen Widerstandes in der Wissenschaft hat das Reichsgericht an seiner Konstruktion festgehalten[74]). Auch in seiner jüngsten Entscheidung vom 13. 12. 29[75]) hat es diesen in sich widerspruchsvollen Weg gewählt und unter Wiederholung der bisher entwickelten Grundsätze das „Straßenanliegerrecht" anerkannt. Dieses Urteil ist deshalb besonders interessant, weil es sich dabei nicht um eine Beeinträchtigung des Grundstücks der Klägerin, sondern um eine des Nachbargrundstücks handelte, auf dem eine die Klägerin zum Befahren und Begehen des Grundstücks berechtigende Grundgerechtigkeit eingetragen war. Infolge Umbaus des Bahnhofs und dadurch bedingte Tieferlegung des Nachbargrundstücks konnte die Klägerin die Durchfahrt des belasteten Grundstückes nicht mehr wie bisher mit Lastwagen und Anhänger benutzen und verlangte nun-

72) E. v. 16. 10. 09 RG. 64,183; so auch OLG. Kassel vom 7. 4. 10 EE. 27, 74; E. vom 30. 10. 12 RG 80,300 und vom 28. 10. 19 RG. 97,56.

73) Schelcher in Fischers Ztschr. Band 34 Seite 13; vgl. auch v. Blume in der Festg. f. Schirmer Seite 106.

74) E. vom 2. 3. 07 im Recht 11 Nr. 32 Seite 472; vom 4. 10. 07 RG. 66,340; vom 16. 9. 11, JW. 40,956 Nr. 32; vom 9. 2. 12 RG. 78,342; vom 8. 7. 12 im PVBl. 34,151; vom 22. 6. 12 Warn.J. 12,51.

75) RG. 126,370.

mehr, gestützt auf die eingetragene Dienstbarkeit und das Anliegerrecht, Entschädigung wegen Beeinträchtigung der Produktionsmöglichkeit. Das Reichsgericht hält das Vorbringen der Klägerin für begründet,

> „denn die Annahme des Berufungsgerichts, daß das Straßenanliegerrecht der Eigentümerin" des Nachbargrundstücks „auch der aus der Dienstbarkeit an diesem Grundstück" berechtigten Klägerin" zustatten komme, ist rechtlich nicht zu beanstanden (RGZ. 36, 272). Rechtsirrig aber ist es, wenn das Berufungsgericht deshalb, weil der Anlieger kein Recht auf Erhaltung jedes tatsächlichen Vorteils hat, der Klägerin das Recht abspricht, die Kommunikation mit der Straße für die Durchfahrt eines mit Anhänger versehenen Kraftwagens zu verlangen. Daß der Anlieger kein Recht auf Erhaltung tatsächlicher Vorteile hat, ist zwar richtig (RGZ. 56, 102; 62, 89), aber die Annahme, daß es sich hier um einen solchen handele, ist nicht frei von Rechtsirrtum, denn wenn sich auch das Recht des Dritten gleichfalls nicht weiter erstreckt, als es das Kommunikationsinteresse unbedingt erfordert, so braucht sich der Anlieger darum doch nicht mit einer bloßen Kommunikation, wie sie auch sei, abzufinden, sondern er muß sie so haben, wie sie für seinen Wirtschaftsbetrieb auf dem Grundstück gebraucht wird. Entsprechendes gilt auch für das Kommunikationsrecht, das ein Dritter kraft seines Rechtes auf Benutzung oder Nutzung des an der Straße anliegenden Grundstücks aus dem Recht des Anliegers hat. Entscheidend ist deshalb nicht, daß die Klägerin überhaupt eine Verbindung mit der Straße hat, sondern daß sie diese soweit hat, um unter Berücksichtigung der gegebenen Verhältnisse und der allgemeinen Verkehrsentwicklung ihr Kommunikationsbedürfnis decken zu können. Darum dürfte das Verlangen auf Durchfahrt für einen Kraftwagen mit Anhänger nicht schon aus dem Gesichtspunkt abgelehnt werden, daß es an sich bereits genüge, wenn die Klägerin die Durchfahrt mit Kraftwagen ohne Anhänger benutzen kann."

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß auch das Reichsgericht die juristischen Schwächen seiner Konstruktion kennt. Maßgebend für das Ergebnis seiner Entscheidung ist, wie so oft im Recht, von Anfang an das erstrebte Ziel gewesen. Aus dem Gedanken heraus, daß das Gerechtigkeitsgefühl eine Entschädigung fordere, hat es seine Aufgabe lediglich darin erblickt, einen Weg zu dem angestrebten Ziel zu finden, der nach der zivilistischen Einstellung des Reichsgerichts nur durch Konstruktion eines subjektiven Rechtes möglich war. Daß dem Reichsgericht nur die Notwendigkeit einer Entschädigungspflicht der öffentlichen Körperschaft vorschwebt, daß es dagegen dem „Wie" der Erreichung dieses Zieles keine Bedeutung beimißt, läßt sich aus

der schon oben angeführten Entscheidung des V. Senats vom 2. 12. 1908[76]) entnehmen, in der die Ansicht vertreten wird, daß es nicht von Bedeutung sei, ob man die Vorgänge, die „dem Anbau vorhergehen, als einen vertagsähnlichen Rechtsakt auffassen will; man kann den Anspruch auch auf Rechtsschutz oder unmittelbar auf das Gesetz stützen". Unter Hinweis auf Dernburg, Loebell und Bering[77]) fährt das Reichsgericht fort: „Nimmt man einen vertragsähnlichen Vorgang an" usw. Es stellt sich also nicht auf den Standpunkt, daß seine Konstruktion die allein mögliche und richtige ist, sondern nennt auch diejenigen, die versucht haben, das Anliegerrecht auf andere Art und Weise zu begründen, als gleichwertige Faktoren neben sich. Das große Verdienst des Reichsgerichts liegt darin, daß es auch ohne das Vorhandensein positiver Gesetzesvorschriften versucht hat, unbillige Härten, die durch zur Förderung des Gemeinwohls vorgenommene Straßenveränderungen entstehen, auszugleichen.

Ein anderer Versuch der Lösung des Problems, den man als Unterart der Konstruktion des Reichsgerichts bezeichnen kann, stützt den Entschädigungsanspruch unmittelbar auf einen sogenannten Garantievertrag. Dieser schon in der Praxis der Oberapellationsgerichte[78]) erscheinende obligatorische Vertrag zwischen Straßeneigentümer und Anlieger entspricht dem vom Reichsgericht konstruierten stillschweigenden Vertrag. Auch hier soll in der Hergabe des Terrains zur Straße eine Einladung zum Anbau liegen, verbunden mit einer für die Erhaltung der erforderlichen Benutzungsmöglichkeit der Straße gegebenen Garantie, aus deren Verletzung eine Entschädigungspflicht entspringt. Seit 1900 ist der Garantievertrag wieder häufiger in der Wissenschaft genannt worden. Küster[79]), der die Ansicht des Reichsgerichts billigt, aber auch einsieht, daß § 873 BGB der vertraglichen Begründung der Dienstbarkeit hindernd entgegensteht, greift auf den Garantievertrag zurück: Wenn die Eintragung der Servitut nicht erfolgte, so entstehe lediglich ein Schuldverhältnis zwischen der Gemeinde und dem Anlieger, aus dessen Verletzung der Anlieger einen Ersatzanspruch herleiten könne. Dieser Auffassung tritt auch Goldmann-Lilienthal[80]) bei. Zweifellos hat diese Konstruktion vieles für sich; indem man es vermeidet, das Recht des Anliegers besonders zu betonen, sondern mehr die vertraglich übernommene Pflicht der Gemeinde zur Aufrechterhaltung des bestehenden Zustandes der Straße für die Zukunft hervorhebt, — wobei allerdings nicht berücksichtigt ist, daß

76) RG. 70, 77.
77) Vgl. Seite 29 ff dieser Arbeit.
78) Vgl. Seite 16 der Abhandlung.
79) Gruch.Beitr. 48,745, insbesondere 757.
80) BGB. 2 § 11 Seite 46 Anm. 40.

das öffentliche Wohl u. A. eine Änderung und damit eine Vertragsverletzung verlangt — kommt man auf einem kürzeren Wege als das Reichsgericht zu einem Ersatzanspruch. Ohne Heranziehung des § 75 Einl. z. ALR. entspringt die Entschädigungspflicht zwangsläufig der Verletzung des Vertrages. Damit wird eines der Bedenken aus dem Wege geräumt, das gegen die Konstruktion des Reichsgerichts geltend gemacht worden ist, nämlich die unzulässige Anwendung des § 75 Einl. z. ALR. auf die nach Ansicht des Reichsgerichts privatfiskalische Tätigkeit der Gemeinde als Straßenherrin. Aber auch dieser Garantievertrag krankt an demselben Fehler wie die Servitut des Reichsgerichts, auch er geht von unwahren Voraussetzungen aus und stellt lediglich eine Fiktion dar.

II. Das Anliegerrecht auf gesetzlicher Grundlage.

Anstelle des vertragsmäßigen Anliegerrechtes sind in der Wissenschaft zahlreiche andere Konstruktionen zur Begründung der Anliegerentschädigung aufgestellt worden. Nachdem man einmal die Unhaltbarkeit des auf fingierten Voraussetzungen beruhenden Vertrages erkannt hatte, lag es nahe, nach einer Rechtsnorm zu suchen, die der unsicheren Konstruktion der Servitut eine feste Grundlage verlieh. So haben denn Loebell[81]) und Bering[82]) unter Heranziehung des Gesetzes und durch Auslegung positiv-rechtlicher Normen ein gesetzliches Anliegerrecht zu begründen versucht.

Loebell leitet die Anliegerservitut aus den Vorschriften des Allgemeinen Landrechts her. Er geht dabei von der Frage aus, ob das gemeine Staatseigentum, — nach § 14 II 21 ALR. die öffentlichen Flüsse und Wege, — Gegenstand von Privatrechten sein könne. Für die Anlieger an öffentlichen Flüssen gewähre das Gesetz ausdrücklich neben dem jedem zustehenden Gemeingebrauch[83]) besondere Rechte, die z. B. im Halten von Prahmen und Fähren beständen[84]) und den Charakter einer auf Gesetz beruhenden[85]) Grundgerechtigkeit hätten. Derartige Rechte müßten auch an den dem Gemeingebrauch und dem Anbau von Häusern dienenden Straßen möglich sein. So folge aus § 8 II,66 ALR., wonach jeder Eigentümer

81) Die Rechte der Anlieger an städt. Straßen im Geltungsbereich des ALR., Gruch. Beitr. 41,1 ff.
82) Die Rechte an öffentlichen Wegen; Die Rechte der Anlieger an einer Straße i. S. des Ges. vom 2. Juli 1875 und die Rechte der Straßenanlieger nach dem Inkrafttreten des BGB., in Gruch.Beitr. 44,394.
83) § 15 II 44 ALR.: „Der Gebrauch des Flußwassers an öffentl. Strömen durch Schöpfen, Baden und Tränken ist einem Jeden unverehrt".
84) § 15 II 50 ALR.: „Fähren und Prahmen zum eigenen Gebrauch kann jeder Anwohner eines solchen Flusses halten."
85) § 12 I 22 ALR.

wohl befugt" sei, seinen Grund und Boden mit Gebäuden zu besetzen, ein unbedingtes „Recht" des Anliegers auf Errichtung von Häusern an der Straße. Dieses Recht schließe alle Vorteile in sich, die sich aus dem Bau und der Benutzung eines Hauses ergeben. Deshalb gebührten dem Anlieger Licht, Luft und die Verbindung mit dem städtischen Straßennetz als Dinge, die zum Wesen des städtischen Wohnhauses gehörten, und deren er sich innerhalb der gesetzlichen Schranken bedienen könne. „Aus dem Recht des einen folge die Pflicht des andern zur Leistung oder Duldung dessen, was die Ausübung des Rechts erfordere." Daraus ergebe sich, daß das Gesetz dem Anlieger ein Recht auf Verbindung mit dem Straßennetz und auf Zutritt von Licht und Luft gewähre, das sich als Belastung des städtischen Straßeneigentums, als eine gesetzliche Grunddienstbarkeit an der Straße darstelle.

Zur Unterstützung seiner Konstruktion beruft sich Loebell[86]) darauf, daß dieses Recht „der notwendige Gegenwert" für die dem Anlieger zu Gunsten der Städte durch das Allgemeine Landrecht und Preußische Fluchtliniengesetz auferlegten Verpflichtungen sei, und daß es eine große Unbilligkeit darstellen würde, wollte man den Eigentümern, „die, um Gebäude mit Ausgang und Fenstern nach der Straße errichten zu können, die Kosten der Straßenanlage tragen mußten[87]), das Recht auf diese Ausgänge und Fenster, auf die dadurch begründete Verbindung mit dem städtischen Straßennetz absprechen".

Gegen diese Konstruktion ist zunächst zu sagen, daß es großen Bedenken unterliegt, die öffentlichen Flüsse und Wege, die im Landrecht eine durchaus verschiedene rechtliche Behandlung erfahren, gleichzustellen. Der Hauptfehler aber liegt darin, daß die dem öffentlichen Baurecht angehörenden Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts als Grundlage für ein Privatrecht dienen sollen[88]), daß aus einem öffentlich-rechtlichen Dürfen, der Befugnis „sich anzubauen", ein subjektives Recht hergeleitet wird. Diese Befugnis, sagt Schelcher[89]), stelle in Wirklichkeit nichts anderes dar, als die Fähigkeit, mit seinem Eigentum nach Belieben zu verfahren, ohne daß eine gesetzliche Bestimmung noch besonders darauf hinweisen müsse und könne ebensowenig als Privatrecht bezeichnet werden wie „die Möglichkeit, auf eigenem Grund und Boden spazieren zu gehen". Daß auch Loebell offenbar nicht ganz von der gesetzlichen Grundlage seiner Servitut überzeugt ist, ergibt sich daraus, daß er letzten Endes Billigkeitserwägungen heranzieht.

86) Gruch. Beitr. 41, 18.
87) § 15 FlG.
88) Germershausen-Seydel, I. Band, § 7 Seite 121; v. Blume in der Festg. für Schirmer Seite 114.
89) Fischers Zeitschr. Band 34 Seite 17.

Bering stützt das „dingliche Recht des Anliegers auf direkten und genügenden Anschluß seines Hauses an die städtische Straße“[90]) auf das Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875. Dieses Gesetz, das nach seiner Ansicht, erst die doppelte Zweckbestimmung der Straße zum öffentlichen Verkehr und Anbau von Häusern klarstellt, lege sowohl dem Straßeneigentümer wie dem Anlieger in „Ansehung tatsächlicher Verfügungen“ [91]) im öffentlichen Interesse erhebliche Beschränkungen auf: während die Gemeinde als Straßeneigentümerin nicht berechtigt sei, gegen den gemäß den polizeilichen Bestimmungen gestatteten Bau einzuschreiten oder Entschädigung zu verlangen, werde der Anlieger durch die Fluchtlinienfestsetzung verpflichtet, nicht über die Fluchtlinie (§ 11) und eine bestimmte Höhe (§ 3, 4) hinaus zu bauen und nötigenfalls Teile seines Grundeigentums zur Herstellung der Straße ohne Entschädigung aufzuopfern (§ 15 FlG). Diesen schweren Belastungen müsse ein Recht des Anliegers gegenüber stehen und lasse sich auch unmittelbar auf den Akt der Fluchtlinienfestsetzung stützen, der „sowohl für die Gemeinde als Straßeneigentümerin als auch für die Anlieger hinsichtlich ihrer gegenständlichen privatrechtlichen Beziehung einen Dauerzustand begründe[92])“, aus dem ein dingliches Recht des Anliegers auf „Benutzung des Straßenareals“ folge, das „nicht etwa vergönnungsweise, sondern dauernd und mit dem Charakter des wohl erworbenen Rechtes ausgeübt werde“ [93]). Trete das öffentliche Interesse zu diesem Recht des Anliegers in Widerspruch, so stehe diesem gemäß § 75 Einl. z. ALR Entschädigung zu.

Die gesetzliche Anliegerservitut Berings ist in der Wissenschaft scharf angegriffen und einmütig abgelehnt worden[94]). Abgesehen davon, daß das Fluchtliniengesetz keineswags erst den Begriff der städtischen Straße geformt hat, — denn auch vor Erlaß des Gesetzes lag den Gemeinden die Verpflichtung zur Anlegung und Unterhaltung von Straßen ob[95]), — so stellt es einen Trugschluß dar, wenn man aus diesem Gesetz, dessen anerkanntes Bestreben dahin geht, die Lasten des Straßenbaus auf die Anlieger abzuwälzen und die Entschädigungsansprüche gegen die Gemeinde möglichst einzuschränken[96]), Privatrechte des Anliegers an der Straße herleiten

---

90) Gruch. Beitr. 44,403.
91) Gruch.Beitr. 44,399.
92) Rechte der Anlieger Seite 26.
93) Gruch.Beitr. 44,399.
94) Vgl. Germershausen-Seydel, I. Band, § 7 Seite 121; v. Strauß und Torney im Verw.A. 6,662; Lohlein im PVBl. 19,382; Anschütz im Jur. Lit.Bl. vom 1. 11. 1898 Seite 214; Schelcher in Eisenbahnrechtl. Entscheid. 14,370 und in Fischers Zeitschr. Band 34 Seite 18; Blume in der Festgabe für Schirmer Seite 113; Dreyer im VerwA. 20,181.
95) Lohlein im PVBl. 19,383.
96) Vgl. v. Strauß und Torney-Saß, Fluchtliniengesetz Seite 16, 19.

will. Insbesondere entspringen aus dem öffentlich-rechtlichen Akt der Fluchtlinienfestsetzung lediglich öffentliche Rechte und Pflichten, niemals kann dieser als Entstehungstatbestand für Privatrechte dienen[97]). Mit Recht sagt daher v. Blume[98]): „Ein dingliches Privatrecht, vom Gesetz gewährt als Entgelt dafür, daß dem Grundeigentümer öffentlich-rechtliche Verpflichtungen auferlegt werden — ein verfehlter Gedanke."

In diesem Zusammenhang ist noch auf Turnau-Förster[99]) hinzuweisen, der den Entschädigungsanspruch ebenfalls auf das Fluchtliniengesetz stützt, allerdings unter Vermeidung einer Legalservitut. Er führt aus, daß dieses Gesetz öffentlich-rechtlichen Charakter habe und öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen dinglicher Natur (§§ 13, 15 FlG) enthalte. Den sich aus diesen Vorschriften ergebenden dinglichen Belastungen des Grundeigentums stünden Verpflichtungen der Gemeinde gegenüber, die im Gesetz allerdings nicht besonders genannt seien. Der Annahme derartiger Pflichten stehe aber das Schweigen des Gesetzes nicht entgegen, da es „aus der Natur der Sache" folge, daß der Anlieger für die ihm bezüglich der Straße auferlegten Lasten ein Recht auf deren ungehinderte Benutzung haben müsse. Daß dieses Recht dinglich sei, ergebe sich notwendigerpeise aus der Dinglichkeit „der korrelaten Verpflichtungen".

Diese Art der Begründung kann man nicht als stichhaltig bezeichnen. Aus so allgemeinen Argumenten wie „die Natur der Sache", läßt sich ein Recht nicht herleiten. Es mag zugegeben werden, daß das Gerechtigkeitsgefühl für die einschneidenden Eigentumsbeschränkungen ein Gegengewicht fordert; aus dem Fluchtliniengesetz läßt sich aber ein Entschädigungsanspruch nicht herleiten.

III. Allgemeine Bedenken gegen die Annahme eines besonderen Anliegerrechts.

Mit der Aufzählung dieser Meinungen ist der Kreis derjenigen geschlossen, die versucht haben, den Entschädigungsanspruch aus einem besonderen Privatrecht herzuleiten. Nachdem ich bei der Darstellung der verschiedenen Konstruktionen auf die Bedenken, die speziell gegen die betreffende Begründung geltend gemacht worden sind, Bezug genommen habe, möchte ich jetzt auf die Gründe eingehen, die allgemein gegen die Annahme eines Privatrechts an der Straße sprechen.

Unterzieht man den angeblichen Inhalt der Servitut einer näheren Prüfung, so erkennt man, daß diese rechtlich ein unhalt-

97) Germershausen-Seydel, I. Band, § 7, Seite 121.
98) in der Festgabe für Schirmer Seite 114.
99) Liegenschaftsrecht, 1. Anh. hinter 1029 Seite 578.

bares Gebilde ist[100]). Sie soll „dingliches Recht an der Straße" sein. Will man damit sagen, daß der Grund und Boden der Straße Träger der Servituslast ist? Das kann nicht angenommen werden, denn die Folge einer derartigen Meinung wäre, daß die Servitut als dingliches Recht auch nach Einziehung der öffentlichen Straße weiter bestehen würde und erst im Wege der Enteignung beseitigt werden könnte. Eine derartige Belastung entspricht natürlich nicht der Absicht der Gemeinde. Deshalb hat Loebell[101]), der sich mit dieser Frage beschäftigt hat, versucht, einen Ausweg zu finden. Nach seiner Ansicht ist dienende Sache nicht der Grund und Boden der Straße, sondern „die Straße als solche". Gegen diese Zweiteilung in die Straßenanlage einerseits und den Grund und Boden andererseits ist zu sagen, daß sie der Wirklichkeit nicht entspricht. Eine vom Grund und Boden losgelöste „Straße als solche" gibt es nicht; und an einer nur vorgestellten Sache kann niemals eine Grunddienstbarkeit bestehen, das hieße den sicheren Boden des Rechts verlassen. Zudem führt die Ansicht Loebells praktisch zu einer Verneinung des Anliegerrechts. Denn gerade für den Fall einer empfindlichen Schadenszufügung des Anliegers, nämlich der Einziehung der öffentlichen Straße, wird die Entschädigung versagt, weil die Servitut mit dem dienenden „Grundstück" untergeht.

Zu weiteren Schwierigkeiten gelangt man bezüglich der räumlichen Ausdehnung der Servitut. Nach Loebell beruht sie nur auf dem Straßenteil, der das Haus mit der Gesamtstraßenanlage verbindet. Diese Meinung entspricht auch der Ansicht des Reichsgerichts, das wiederholt darauf hingewiesen hat, daß den Anliegern nicht eine Dienstbarkeit an dem ganzen Straßennetz zustehe, sondern daß dieses Recht nur soweit gehe, als das „Kommunikationsinteresse", d. h. das Interesse an der ungestörten Verbindung mit dem das Haus begrenzenden Straßenteil, es erfordere. Bei folgerechter Durchführung dieser Ansicht kommt mnn zu dem unmöglichen Ergebnis, daß die Gemeinde die Straße auf beiden Seiten zumauern und das Haus „auf die Eigenschaft eines Grabes" [102]) beschränken könnte, ohne daß eine Beeinträchtigung der Servitut gegeben wäre. Ein derartiger Schluß ist aber nicht im Sinne des Reichsgerichts, nach dessen Auffassung in dem Recht auf Kommunikation zugleich das Recht auf Verbindung des angrenzenden Straßenteils mit dem Gesamtstraßennetz enthalten ist[103]). Es bleibt daher nur noch die Möglichkeit, daß man die Servitut als Recht an dem gesamten städtischen Straßennetz konstruiert. Damit setzt man

---

100) Vgl. die zutreffenden Ausführungen bei v. Blume in der Festgabe für Schirmer Seite 114 ff.
101) In Gruch.Beitr. 41,45.
102) Ritter, Das Recht an den Straßen Seite 12.
103) Entscheid. vom 1. 9. 00 im PVBl 21,330.

sich einmal mit der Rechtsprechung des Reichsgericht in Widerspruch, außerdem führt diese Ansicht zu dem Resultat, daß jeder Anlieger in jeder beliebigen Straße bei Beeinträchtigung des Rechtes am gesamten Straßennetz Entschädigung verlangen könnte. Endlich würden bei Ausübung dieses Rechts alle Grundeigentümer der Stadt miteinander konkurrieren, ja sogar die Mieter würden daran teilnehmen, denn sie haben nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts[104]) ein vom Eigentümer abgeleitetes, durch den Mietbesitz dinglich gewordenes Recht an der Straße. Damit würde sich das Recht in den Gemeingebrauch auflösen.

Man gelangt also zu dem Ergebnis, daß die rechtliche Begründung des Inhalts und Gegenstandes der Servitut auf unlösbare Schwierigkeiten stößt. Und was ist der Endzweck dieses sogenannten dinglichen Rechtes? Solange sich die Straßen im ordnungsgemäßen Zustand befinden, wird es überhaupt nicht wirksam. Aber auch dann, wenn die Servitut durch Einziehung oder Veränderung des Weges verletzt wird, kann der Anlieger nicht, wie es doch zum Wesen der Dienstbarkeit gehört, (§ 1018 BGB), ein Tun oder Unterlassen fordern, sondern er kann sie nur in Form eines Entschädigungsanspruches geltend machen. Sehr richtig sagt Ubbelohde[105]), daß ein derartiges Recht „das gerade Gegenteil eines dinglichen Rechtes" darstelle.

So bestehen denn auch heute in der Wissenschaft keine Zweifel mehr darüber, daß ein besonderes rechtliches Verhältnis des Anliegers zur Straße nicht vorliegt, sondern daß er lediglich den Gemeingebrauch ausübt. Zwar benutzt er vermöge der Lage seines Hauses die zu seinem Grundstück führende Straße häufiger als jeder andere, er hat die Aussicht dorthin, er empfängt Licht und Luft aus dem vor seinem Hause über dem Weg befindlichen Luftraum, der ihm in der Regel sogar allein zur Verfügung steht, und in den hinein er Giebel baut und Fahnen, Schilder usw. hängt; allein diese Benutzung stellt nichts anderes dar als denjenigen Gebrauch der Straße, den jedermann ausübt oder ausüben würde, wenn er tatsächlich dazu die Möglichkeit hätte. Es zeichnet den Anlieger gegenüber den anderen Straßenbenutzern lediglich etwas Tatsächliches aus, die Lage seines Grundstücks, die aber das rechtliche Wesen des Gebrauchs nicht berührt, sondern nur dazu führt, daß der Anlieger gegenüber dem Nichtanlieger den Gemeingebrauch stärker ausübt[106]). Diese Ansicht wird auch durch die Praxis des

---

104) E. vom 21. 9. 95 RG. 36,275, stützt sich auf das Mietrecht des ALR.
105) In Glücks Pandekten Buch 43/44 Teil 4,181 Anm. 43.
106) Ubbelohde a.a.O. Seite 179 ff., 196; Gierke, Deutsches Priv.R. II. Bd., Seite 28 und Anm. 36; Anschütz im VerwA. 5,111 ff. und 6,628; Hatschek im VerwA. 7,474 ff.; v. Blume in der Festgabe für Schirmer Seite 119 ff.; Köhne, im Arch. f. öff. R. 13,553; H. Schelcher, in

Oberverwaltungsgerichts bestätigt, das wiederholt ausgeführt hat, daß „die Benutzung des öffentlichen Weges durch die Anlieger in der Regel nur auf dem Recht zum Gemeingebrauch beruht" und ihnen daher ein im Verwaltungsstreitverfahren verfolgbares Recht nicht zusteht[107]).

Das Ergebnis der bisherigen Untersuchung ist also folgendes: Alle Versuche, ein besonderes Privatrecht des Anliegers an der Straße zu konstruieren, sind zwar vom Standpunkt des Gerechtigkeitsgefühls verständlich, lassen sich aber juristisch nicht begründen. Der Anlieger nimmt gegenüber dem Nichtanlieger keine rechtliche Sonderstellung ein, sondern seine Benutzungsbefugnis erschöpft sich in dem Gemeingebrauch. Zwar hat er an der Benutzung der Straße ein gesteigertes Interesse, da sie für ihn einen Vermögenswert darstellt, der sich in der Bewertung seines Hauses auswirkt, allein auch ein gesteigertes Interesse an der Ausübung des Gemeingebrauchs „vermag sich nie von selbst zum Recht steigern, das ist Sache der Rechtssetzung" [108]).

§ 3.:

Oeffentlich-rechtliche Lösungsversuche.

Mit der Feststellung, daß dem Anlieger an der Straße lediglich der Gemeingebrauch zusteht, erhebt sich nunmehr die Frage: Kann der Anlieger aus der Beeinträchtigung oder Aufhebung des Gemeingebrauchs Ansprüche herleiten? Die rechtliche Natur des Gemeingebrauchs, auf die hier nur kurz eingegangen werden kann, ist in der Wissenschaft bestritten. Der Annahme eines Privatrechts[1]) steht entgegen, daß es sich hier nicht um gleichgeordnete Subjekte handelt, sondern ein Unterordnungsverhältnis des Einzelnen gegenüber der Staatsgewalt vorliegt; denn Regelung, Aufhebung und Schutz des Gemeingebrauchs ist der Wegepolizeibehörde unterstellt (§ 14 Abs. 2 Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. Juni 1931 in Verbindung mit §§ 55, 57 Zuständigkeitsgesetz), die innerhalb der gesetzlichen Schranken alte Benutzungsmöglichkeiten verbieten, neue er-

Fischers Zeitschr. Band 34 Seite 25; Dreyer im VerwA. 20,183; Otto Mayer II. Band, 1917 Seite 145,564; Fleiner, Institutionen Seite 377; Germershausen-Seydel, Wegerecht, I. Band, § 7,5 Seite 125; Schultzenstein in Gruch.Beitr. 18,760; von Bitter, Handwörterbuch I. Band, S. 66 ;Zorn, Art. Wegerecht in WStVR. III. Band, Seite 901.

107) OVG. 32,213; 39,230.

108) Anschütz im Verw.A.-5,112.

1) Abbelohde aaO. Seite 174; Gierke, Dtsch.Priv.R. II. Band Seite 25, Genossenschafts-Theorie Seite 194.

öffnen und das dem Gemeingebrauch gewidmete Wegenetz einziehen oder verlegen kann. Mit der Erkenntnis der öffentlich-rechtlichen Natur des Gemeingebrauchs taucht der Gedanke auf, ihn den subjektiv-öffentlichen Rechten zuzuzählen. Mag man das Wesen des subjektiven öffentlichen Rechts nach Otto Mayer in einer „rechtlichen Macht über die öffentliche Gewalt“ [2]) erblicken, oder mit Georg Jellinek in einem „rechtlichen Können gewährleistet durch eine Einschränkung der Herrschaftsgewalt des Staates gegenüber dem Einzelnen“ [3]) sehen, so kann doch in einer bloßen Möglichkeit des freien Gebrauchs der öffentlichen Straßen und in einer allen Menschen in gleicher Weise zustehenden, jeder Zeit widerruflichen Benutzung kein subjektives Recht begründet sein. Der Gemeingebrauch ist weder ein Recht noch eine rechtliche Befugnis[4]), sondern der „einem jeden kraft öffentlichen Rechts offenstehende freie Gebrauch der Wege für den Verkehr innerhalb der besonderen Bestimmungen . . . und der . . . verkehrsüblichen Grenzen“ [5]). Seine Bedeutung liegt also darin, daß er unverboten ist, und somit einen Bestandteil der persönlichen Freiheit des Menschen bildet. Treffend bestimmt ihn Otto Mayer „als ein Stück der persönlichen und wirtschaftlichen Freiheit, mit welcher der Mensch in unserer bürgerlichen Gesellschaft der öffentlichen Gewalt wie den Mitmenschen gegenüber ausgestattet erscheint“ [6]). Aus dieser Erkenntnis ergibt sich ohne weiteres die Antwort auf die oben gestellte Frage: Ist der Gemeingebrauch kein Recht, so liegt auch in seiner Aufhebung oder Beeinträchtigung kein Eingriff in die Rechtssphäre des Anliegers. Dieser kann daher aus den Gemeingebrauch selbst einen Ersatzanspruch nicht herleiten.

Mit diesem Ergebnis haben sich eine Reihe von Schriftstllern, z. B. Ubbelohde [7]) und Rosenfeld [8]) begnügt und damit einen Entschädigungsanspruch des Anliegers überhaupt verneint. Allein mit dieser Feststellung ist die Frage der Anliegerentschädigung nicht erschöpfend behandelt. Wie schon erwähnt, steht der einzelne in Ausübung des Gemeingebrauchs der Staatsgewalt gegenüber, die bei dessen Entziehung oder Beeinträchtigung in ordnungs-

2) Deutsch.Verw.R. I. Band, Seite 110.
3) System der subj. öffentl. Rechte Seite 41 ff., insbes. Seite 51.
4) Fleiner, Institutionen § 23 Seite 374 ff.; Otto Mayer, Deutsch. Verw.R. II. Band, 1917 Seite 141; Hatschek, Lehrb. § 56 Seite 437; Apelt in Fischers Zeitschr., Band 31 Seite 83;; Schmidt, ebendort, Band 47, Seite 61 ff.; Germershausen-Seydel, Wegerecht, § 7,5 Seite 125 und § 5 Seite 74; vgl. im übrigen die zutreffenden Ausführungen von H. Schelcher in Fischers Zeitschr. Band 31 Seite 83 ff. und Band 34, Seite 26.
5) E. vom 16. 5. 31, RG 132,398; vgl. E. vom 16. 2. 29, RG. 123,186; vom 16. 2. 29, RG. 123, 191; vom 10. 6. 29, RG. 125,110.
6) Deutsch.Verw.R., 2. Band, 1895 § 37 Seite 166 und 1917, Seite 142.
7) aaO., Seite 179 ff.
8) Das Wesen des Rechts auf Gemeingebrauch, Seite 31.

mäßiger Handhabung der Verwaltung handelt. Daraus ergibt sich für die weitere Behandlung des Problems die Frage: Ist der Staat dem einzelnen für die Handlungen, die er ihm in rechtmäßiger Ausübung der Staatsgewalt zufügt, im vorliegenden Fall also für die Entziehung oder Beeinträchtigung des Gemeingebrauchs, zur Entschädigung verpflichtet?

Eine Bejahung dieser Frage hat Paris für das preußische Rechtsgebiet aus § 75 Einl. zum ALR herzuleiten versucht[9]). Er begründet seine Ansicht auf folgende Weise: Es sei zuzugeben, daß unter den „besonderen Rechten" im Sinne dieser Vorschrift nur Privatrechte zu verstehen seien; da aber jedes Vermögensrecht unzweifelhaft einen Vorteil darstelle, so müsse der Zusatz „und Vorteile" etwas anderes als Privatrechte bedeuten, wenn man nicht annehmen wolle, daß die Redaktoren des Landrechts zweimal dasselbe ausgedrückt haben. Es sei vielmehr aus diesem Zusatz zu entnehmen, daß eine Entschädigungsberechtigung auch für die Aufopferung von nicht auf dem Privatrecht beruhenden Vorteilen, „die der Einzelne aber bei Fortdauer des bisherigen gesetzlichen Zustandes zu genießen berechtigt sein würde"", eintreten solle. Einen derartigen Vorteil stelle das auf den öffentlichen Vorschriften des Allgemeinen Landechts beruhende Recht des Adjazenten auf den freien Gebrauch der Straßen und auf ungestörte Kommunikation mit dieser dar.

Ähnlich dieser Konstruktion will auch Köhne[10]) dem Anlieger als „individuell Bevorteilten" im Sinne des § 75 Einl. zum ALR. Entschädigung gewähren.

Beide Versuche müssen als mißglückt bezeichnet werden. Denn die gesamte Literatur[11]) und Judikatur hat sich mit Recht gegen eine derartige Auslegung des § 75 ausgesprochen und versteht im Anschluß an die authentische Auslegung durch die Kabinettsorder vom 4. 12. 1831, in der „besondere Rechte und Vorteile" durch ein einheitlichen Ausdruck „Privatrechte" ersetzt worden sind, unter den besonderen Rechten und Vorteilen lediglich die auf individuellem Erwerbsgrund beruhenden, sogenannten wohlerworbenen Rechte. Insbesondere weist das Reichsgericht darauf hin, daß es dem Allgemeinen Landrecht fern gelegen habe, für die Entziehung jedes tatsächlichen Vorteils beim Gebrauch der öffentlichen Straßen Ersatz zu gewähren, und daß in der Tatsache, daß das Gesetz dann eine Tautologie enthalte, bei der häufig ungenauen Ausdrucksweise dieser

9) Die Entschädigungsberechtigung Seite 3 ff., Seite 16, 26.
10) Arch.öff.R. 13,545 ff.; VerwA. 8,116 ff.
11) Vgl. die eingehenden Ausführungen von Anschütz im VerwA. 5,76, 103 ff.; so auch Eger im Arch. ziv. Pr. Band 37,319; Schoen in der Enzykl. der Rechtsw. Band IV Seite 280 ff.; Fleiner, Institutionen § 18 S. 295; Drews im PVBl. 47,571.

Kodifikation eine Stütze für die Ansicht von Paris nicht zu finden sei[12]). Damit ist die Unhaltbarkeit der Auffassungen von Paris und Köhne dargetan, und zugleich die Erkenntnis gewonnen, daß sich aus dem Allgemeinen Landrecht ein allgemeiner Grundsatz für die Entschädigungspflicht des Staates nicht herleiten läßt.

Regelsberger[13]), Dernburg[14]) und Gierke[15]) haben den Entschädigungsanspruch des Anliegers, der „gebieterisch vom Rechtsbewußtsein gefordert wird", auf einen „Grundsatz des heutigen Rechts" zurückgeführt, wonach „Schädigungen der Privatrechtssphäre durch Maßregeln, die von den Behörden im Interesse der Gesamtheit getroffen werden, von der Gesamtheit zu vergüten sind" [16]). In Fortführung dieses Gedankens hat Otto Mayer auf Grund gewohnheitsrechtlicher Entwicklung das Vorhandensein eines allgemeinen Prinzips der Rechtsordnung, wonach die im öffentlichen Interesse vorgenommenen, den einzelnen schädigenden, rechtmäßigen Handlungen des Staates von der Allgemeinheit, und nicht dem einzelnen, zu tragen sind, nachzuweisen versucht. Seine Lehre von der öffentlich-rechtlichen Entschädigung, die hier weder eingehend untersucht noch geziemend gewürdigt werden kann, ist in großen Zügen folgende: Während auf dem Gebiet des Privatrechts ungerechtfertigte Vermögensverschiebungen durch die Bereicherungsansprüche beseitigt werden, vollzieht sich der Ausgleich für das Gebiet des öffentlichen Rechts durch die auf dem Gedanken der ausgleichenden Gerechtigkeit, der Billigkeit, beruhende öffentlichrechtliche Entschädigung. Der Staat will grundsätzlich seine Untertanen gleichmäßig belasten. Es läßt sich aber nicht vermeiden, daß er bei der Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben den einzelnen oft besonders hart vor den anderen trifft, indem er ihm ungerechte Benachteiligungen zufügt. Rechtfertigender Grund für ein derartiges Vorgehen ist, daß das Individualinteresse stets dem Allgemeinwohl weichen muß. Das Rechtsbewußtsein fordert aber dann, daß der einzelne, der, ohne daß der Wille des Staates darauf ausgeht, einen Schaden erleidet, für dieses Opfer, wenn es ein besonderes ist, d. h. ihn ungleich vor anderen belastet, entschädigt wird. Diese Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit hat in der Enteignung gesetzliche Anerkennung gefunden und wird auch als allgemeiner Rechtsgrundsatz in § 75 Einl. zum ALR. bestätigt[17]). Und wo das Gesetz dieses

12) E. vom 2. 7. 84, Eisenbahnr. Entsch. 3,364; vom 5. 6. 89, RG. 24,245; vom 9. 1. 00, PVBl. 21,330.
13) Pandekten I § 113 Seite 423.
14) Pandekten I § 72,3 Seite 163, 164; bürg. Recht, 3. Band, § 70 Seite 239; Pr.Priv.R., I. Band, Seite 631.
15) Deutsch.Priv.R. II. Band, § 102 Seite 29 Anm. 36.
16) Pandekten I § 113, Seite 423.
17) Deutsches VerwR. 1924, II. Band, §§ 53/54 Seite 295 ff., insbesondere Seite 319. Die Entschädigungspflicht des Staates nach Billigkeitsrecht in der Geheftiftung X Seite 216 ff.; im WStVR., I. Band, Seite 731—34.

Prinzip nicht ausspricht, haben Wissenschaft und Praxis den Gedanken der Billigkeitsentschädigung gewohnheitsrechtlich entwickelt.

Voraussetzung für die Etschädigung ist, daß der dem einzelnen zugefügte, wirtschaftliche Nachteil durch einen Akt der öffentlichen Verwaltung verursacht ist und sich darstellt als eine „ungleiche Belastung", als ein „besonderes Opfer", d. h. als einen Eingriff in den „unmittelbaren gesicherten Rechtskreis des einzelnen: Entziehung von Rechten, Beschädigungen seiner Sachen oder seiner Leiblichkeit und Auferlegung von Leistungen" [18]).

Die Frage der Anliegerentschädigung bildet einen Spezialfall des Instituts der öffentlich-rechtlichen Entschädigung, die bereits in den vielen Variationen der rechtlichen Begründungsversuche Ausdruck gefunden hat. Die tatsächlichen Vorteile, die sich aus der Lage des Hauses an der Straße für den Anlieger ergeben, bilden einen Teil des rechtmäßigen Bestandes seines Vermögens. Wird durch Straßenverlegung oder Veränderung dieser Vorteil beseitigt, so liegt darin ein Angriff auf „das Haus in seinem rechtlich geordneten und geschützten Dasein"[19]). Damit ist der Fall eines „besonderen Opfers" gegeben, — besonders deshalb, weil es ihm vor allen Nichtanliegern trifft, — und die Billigkeitsentschädigung greift Platz.

Volle Anerkennung hat die Lehre Otto Mayers lediglich bei Kisch [20]) und, — abgesehen von geringen Unterschieden, — bei H. Schelcher [21]) gefunden. Auch v. Blume bejaht das Bestehen des Instituts der öffentlich-rechtlichen Entschädigung, will aber dieses Prinzip ohne die „Krücke des Gewohnheitsrechtes" [22]), die Otto Mayer „für nützlich hält", aus dem „Wesen des modernen Rechtsstaates" [23]) herleiten. Bezüglich der Anliegerentschädigung weicht er insofern von Otto Mayer ab, als er den Schaden des Anliegers nicht als Beispiel eines „besonderen Opfers" anerkennt, weil das Merkmal des greifbaren Schadens, der den Anlieger besonders treffen soll, hier nicht gegeben sei. Denn einen greifbaren Schaden, eine unmittelbare Wertentziehung, könnten auch die Nichtanlieger durch die Veränderung der Straße erleiden. Lediglich wenn eine Verletzung des Nachbarrechts vorliege, das zum rechtmäßigen Bestand des Grundeigentums gehöre, sei „ein besonderes Opfer" vorhanden[24]).

In ähnlicher Weise will auch Enneccerus [25]) die Frage der Anliegerentschädigung" zum Teil auf Grund gesetzlicher Bestim-

18) Im WStVR., I. Band, Seite 732.
19) Deutsches Verw.R. II. Band, 1924 § 54 Seite 319.
20) Elsaß-Loth. Landesprivatrecht §§ 63—65.
21) In Fischers Zeitschr. Band 34 Seite 25 ff.
22) Otto Mayer, Deutsch.Verw.Recht II. Band, 1895 Seite 349.
23) v. Blume in der Festgabe für Schirmer Seite 127.
24) a.a.O., Seite 128.
25) Lehrbuch I § 123 III, 4b Seite 396.

mungen, zum Teil auf Grund Gewohnheitsrechtes bejahen, weil die von der Kommune in ihrem Straßennetz kraft öffentlichen Rechts und öffentliechr Pflicht geschaffene Grundlage für die Bebauung und Benutzung der anliegenden Grundstücke einen festen Rechtszustand zu Gunsten der Anlieger begründet, der nicht ohne Entschädigung wieder beseitigt werden kann."

Ohne nähere Begründung erscheint Walter Jellinek[26]) „die Heranziehung des Gesichtspunktes der öffentlich-rechtlichen Entschädigung für die Beeinträchtigung einer am Wege vorhanden gewesenen Sondernutzung" des Anliegers „weniger gekünstelt".

Im allgemeinen aber hat sich die Wissenschaft[27]) der Lehre Otto Mayers gegenüber ablehnend verhalten, indem sie eine Entschädigungspflicht des Staates nur auf Grund gesetzlicher Vorschriften anerkennt. Seine Behauptung, der Satz, daß der Staat für die besonderen Opfer Entschädigung schulde, sei altes Recht, ist widerlegt worden, besonders eindringlich von Anschütz[28]), der in geschichtlicher Darstellung nachweist, daß ein derartiges Gewohnheitsrecht nicht besteht. Ebenso vertritt Fleiner bezüglich der Behauptung eines allgemeinen deutschen Gewohnheitsrechtes die Ansicht, daß „diese Auffassung als altes Gewohnheitsrecht ausgibt, was bloß eine Forderung der Billigkeit ist".[29]) Im Gegensatz dazu ist er für die Rheinprovinz und das Gebiet des Allgemeinen Landrechts der Auffassung, daß sich die Vorstellung, die staatliche Entschädigungspflicht entspreche der Gerechtigkeit" zu einer festen Rechtsüberzeugung verdichtet hat" [30]).

M. E. läßt sich auch für Preußen das Bestehen eines Gewohnheitsrechtes auf dem Einzelgebiet der Anliegerentschädigung nicht nachweisen[31]). Der Geltungsbereich des gemeinen Rechtes scheidet von vornherein aus, weil sowohl die ältesten Gerichtshöfe als auch das Reichsgericht regelmäßig eine Entschädigungsberechtigung des Anliegers verneint haben[32]). Aber auch für das Gebiet des rhei-

---

26) Verwaltungsrecht § 22 Seite 492.
27) G. Jellinek, System Seite 335 ff.; Anschütz im VerwA. 5, insbesondere Seite 30 ff. und Verfassungsurkunde für den preußischen Staat I Seite 153 ff. (im Komm. zur Reichsverfassung von 1919, 3., 4. und 5. Auflage, Art. 153 ist er anderer Ansicht.) Schoen in der Enzykl. der Rechtsw. 4. Band Seite 280; Dreyer im VerwA. 20,193; Georg Meyer-Anschütz, Staatsrecht § 222 Seite 968 ff.; v. Stengel in den Annalen des Deutschen Reichs 1901 503, 565; Hatschek, Lehrbuch § 33 Seite 262; Germershausen-Seydel, Wegerecht § 7 Seite 121; Fleiner, Institutionen § 18 Seite 289 mit reicher Literaturangabe.
28) im VerwA. 5,46 ff.
29) Institutionen Seite 302.
30) a.a.O., Seite 304, 305.
31) Vgl. Schultzenstein im VerwA. 17,295, insbes. 297; Schloen in der Enzykl. der Rechtsw. 4 Bd. Seite 280.
32) Vgl. Seite 17,26 der Abhandlung.

nischen Rechts und des Allgemeinen Landrechts kann von einer „gemeinsamen Rechtsüberzeugung und Rechtsübung" [33]) nicht die Rede sein. Es liegt zwar nahe, die Praxis des Reichsgerichts heranzuziehen, das seit 1882 in konstanter Rechtsprechung für beide Rechtsgebiete das Bestehen eines Anliegerrechtes und damit einen Entschädigungsanspruch anerkennt. Darauf stützt sich auch Otto Mayer, der in der Übung des Reichsgerichts, in „diesen verwegensten Zurechtbiegungen zivilrechtlicher Rechtssätze", in den gewagtesten Quasiverträgen, mit denen „die öffentlich-rechtlichen Eingriffe des Staates ungewollte Verbindungen eingehen" müssen, „damit die Billigkeit zu ihrem Recht kommt" [34]) eine Bestätigung für seine Lehre sieht. Dagegen ist jedoch zu sagen, daß es großen Bedenken unterliegt, den bloßen Gerichtsgebrauch dem Gewohnheitsrecht gleichzusetzen[35]). Wenn auch die dauernde Übung in der langjährigen und gleichförmigen Anwendung eines Rechtssatzes zu sehen ist, so fehlt dem Gerichtsgebrauch doch die Überzeugung der Beteiligten. Daß in ihm nicht „die Volksüberzeugung durch Handlungen der Beteiligten, sondern die Gerichtsüberzeugung durch Handlungen der Gerichte zum Ausdruck kommt", erkennt auch Gierke[36]) an, der ihm die Kraft eines Gewohnheitsrechtes beimißt. Rechtsbegründend ist der Gerichtsgebrauch erst dann, wenn für ihn die Voraussetzungen des Gewohnheitsrechtes, "longa consuetudo et opinio necessitatis sive iuris" gegeben sind, wenn sich also das, was der Richter für gerecht hält, zur allgemeinen Rechtsüberzeugung verdichtet hat. Man kann daher erst dann zur Bejahung einer gewohnheitsrechtlichen Anliegerentschädigung kommen, wenn sich nachweisen läßt, daß die Städte den Anliegern in der Regel freiwillig Entschädigung leisten, weil sie glauben, dazu rechtlich verpflichtet zu sein. Gegen die Annahme einer derartigen Rechtsüberzeugung spricht aber die Tatsache, daß sich das Reichsgericht in der Zeit von 1882 bis 1912 in ungefähr 60 Entscheidungen mit der Frage der Anliegerentschädigung beschäftigt hat, daß also die Gemeinden sich offenbar für berechtigt hielten, derartige Veränderungen ohne Entschädigung vornehmen zu können.

---

33) Otto Mayer, DVerwR. 2, Band, 1895 Seite 349.
34) Im Jahrb. der Gehe-Stiftung X Seite 232.
35) Otto Mayer, DVerwR., I. Band, 1924 Seite 92.
36) Deutsch.Priv.R. I. Band, Seite 179; Hatschek,Lehrb. Seite 54; Enneccerus I, § 39 I,1 Seite 117.

§ 4.

Versuch einer selbständigen Begründung des Entschädigungsanspruches.

Es ist nun zu prüfen, ob derartige dem Anlieger nachteilige Niveauänderungen der Straße als entschädigungspflichtige Enteignungen im Sinne des Art. 153 der Reichsverfassung vom 11. 8. 1919 anzusehen sind. Wissenschaft und Rechtsprechung haben sich mit dieser Frage bisher noch nicht beschäftigt. Lediglich Enneccerus[1]) weist bei der Erwähnung der Anliegerentschädigung durch den kurzen Vermerk: „Vergleiche auch Art. 153 RV" auf die Möglichkeit dieses Gesichtspunktes hin.

Artikel 153 lautet:

„Das Eigentum wird von der Verfassung gewährleistet. Sein Inhalt und seine Schranken ergeben sich aus den Gesetzen.

Eine Enteignung kann nur zum Wohle der Allgemeinheit und auf gesetzlicher Grundlage vorgenommen werden. Sie erfolgt gegen angemessene Entschädigung, soweit nicht ein Reichsgesetz etwas anderes bestimmt . . .

Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für das gemeine Beste".

Wie bei fast allen im zweiten Hauptteil der Reichsverfassung unter dem Titel „Grundrechte und Pflichten der Deutschen" zusammengefaßten Bestimmungen, entsteht auch für Art. 153 die Frage, ob er unmittelbar für Gerichte und Verwaltungsbehörden anwendbares Recht darstellt oder lediglich programmatischen Inhalts ist. In Übereinstimmung mit der herrschenden Lehre ist anzunehmen, daß er zum mindest in den hier interessierenden Bestimmungen des Abs. 1 und 2 wirksames Recht ist[2]).

Da es an einer reichsrechtlichen Begriffsbestimmung der Enteignung fehlt, haben Rechtsprechung und Wissenschaft die Auslegung dieses Artikels versucht. Die dabei entstandene außerordentliche Schärfe der Meinungsverschiedenheit hat ihren Grund darin, daß sich zwei Machtfaktoren mit entgegengesetzten Interessen gegenüberstehen, hier der Staat, der in Art. 153 die Verkörperung eines sozialen oder besser sozialistischen Eigentumsbegriffes sieht, dort das Privatkapital, das aus ihm einen besonderen Eigentumsschutz folgert. Dieser Gegensatz hat hauptsächlich in zwei wissenschaftlichen Meinungen Niederschlag gefunden: auf der einen Seite stehen die Vertreter der sogenannten „klassischen Enteignungs-

---

1) Lehrbuch I § 123 III,4b Seite 396.
2) Vgl. Anschütz, Verfassung des Deutschen Reichs, 14. Aufl. Seite 517 ff. und die dort zit. Entscheidung.

theorie"[3]), auf der anderen die seit etwa 10 Jahren konstante Rechtsprechung des Reichsgerichts, die einen neuen erweiterten Enteignungsbegriff geschaffen hat.

Die klassische Enteignungslehre, die auf die Staatsverfassungen des 19. Jahrhunderts, insbesondere auf Art. 9 der Preuß. Verfassungsurkunde vom 31. 1. 1850 zurückgeht, gewährt keineswegs für jeden staatshoheitlichen Eingriff in die Privatrechtssphäre Entschädigungen, sondern sieht eine Enteignung nur dann als gegeben an, wenn das Grundeigentum oder Rechte an diesem dem Inhaber im Interesse eines gemeinnützigen Unternehmens durch Verwaltungsakt entzogen und auf einen anderen übertragen werden[4]). Eine Reihe von Schriftstellern vertreten den Standpunkt, daß dieser geschichtlich entwickelte Enteignungsbegriff heute noch gelte und dem Art. 153 RV. zugrunde gelegt werden müsse. Sie berufen sich für ihre Auffassung darauf, daß die Entstehungsgeschichte des Art. 153 nichts ergebe, woraus auf eine Wandlung des geschichtlich übernommenen Enteignungsbegriffes zu schließen sei, daß ferner die Stellung des Art. 155 gegenüber anderen Verfassungsbestimmungen für sie spreche, denn — führen sie aus — hätte die Reichsverfassung einen erweiterten Enteignungsbegriff schaffen wollen, so würde sich z. B. der Schutz der wohlerworbenen Rechte der Beamten in Art. 129 völlig erübrigt haben[5]). Auch weisen sie darauf hin, daß eher eine Einschränkung des Rechtsschutzes des Privateigentums aus sozialen, wenn nicht sozialistischen Gesichtspunkten gegenüber dem weiten Eigentumsschutz des liberalen 19. Jahrhunderts im Sinne der Reichsverfassung liegen müsse. Zu Vertretern dieser Theorie gehören insbesondere C. Schmitt[6]), nach dessen Ansicht Wortlaut und Sinn des Art. 153 sich nur aus der rechtsstaatlichen Entwicklung des 19. Jahrhunderts erklären läßt, und ferner Giese[7]) in der 6. Auflage seines Verfassungskommentars, während er in der neuen Auflage[8]) die Forderungsrechte zwar nicht unter den Enteignungstatbestand des Abs. 2, wohl aber unter den Begriff „Privateigentum" des Abs. 1 fallen lassen will — eine Auffassung, die man als inkonsequent bezeichnen muß. Auch Schelcher hat bis zum Jahre 1930[9]) unter „Privateigentum" des Abs. 1 den zivilrechtlichen

3) Vgl. Jellinek, Verw.R., Seite 402 ff., der für das Enteignungsinstitut der Landesrechte den Ausruck „Klassische Enteignung" geprägt hat. Seite 207, Verfassungsurkunde für den Preuß. Staat vom 31. 1. 1850,
4) Anschütz, Verfassung des deutschen Reiches. 14. Auflage, Art. 153,6, I. Band, Seite 165 ff. RG. 72,88; 79,65; 97,56.
5) Neuhoff, Jur. Dissertation Marburg 1930, Seite 38 ff.
6) Die Auflösung des Enteignungsbegriffes in der JW. 29,495; ebenso Gleue, Dissertation Hamburg 1932 Seite 16/17.
7) Verfassung des Deutschen Reichs, 6. Aufl. Art. 153 Nr. 2 Seite 248 ff.
8) 8. Auflage, 1931, Seite 315.
9) Fischers Zeitschrift, Band 60 Seite 137 ff., bes. Seite 143—145; ferner Art. 153 in Nipperdeys Grundrechten, III. Band, Seite 196 ff., bes. Seite 201.

Begriff des Bürgerlichen Gesetzbuches verstanden und nur diesen für enteignungsfähig im Sinne des Abs. 2 gehalten[10]). In seiner Abhandlung über „Gesetzliche Eigentumsbeschränkung und Enteignungsbegriff hat er sich jedoch dem modernen Enteignungsbegriff angeschlossen und anerkannt, daß dem Art. 153 „eine Abwandlung und neue Auffassung des Eigentumsgedankens zugrunde liegt, der man sich nach der heute herrschenden allgemeinen Rechtsanschauung nicht mehr verschließen kann".

Die insbesondere vom Reichsgericht[12]) Jellinek und Anschütz vertretene Enteignungstheorie nimm im wesentlichen drei Begriffserweiterungen vor: sie legt einmal den Eigentumsbegriff der Reichsverfassung dahin aus, daß nicht nur das Eigentum im Sinne des heutigen bürgerlichen Rechtes, sondern jedes private Vermögensrecht — Forderung, Aktie, Urheberrecht — verfassungsrechtlich gewährleistet werden soll. Sie sieht ferner von dem Erfordernis der gegenständlichen Überführung des enteigneten Objekts in das Vermögen eines anderen ab und läßt endlich, was für diese Arbeit weniger interessiert, eine Enteignung auch auf dem Wege der Gesetzgebung zu. Die Anhänger dieses modernen Enteignungsbegriffes führen zur Begründung ihrer Auffassungen an, daß die Entstehungsgeschichte keineswegs unmittelbar für die enge Auslegung spreche, daß vielmehr bei den Beratungen über die Bestimmung des Art. 153 im Verfassungsausschuß und im Plenum der Nationalversammlung Stimmen laut geworden seien, aus denen man schließen könne, daß der Wille des Verfassungsgesetzgebers auf eine weite Auslegung des Art. 153 gerichtet gewesen sei. Es wird dabei auf die Reden des Abgeordneten Koch[13]), der die Fälle des Flurschadens und sämtliche durch Eingriffe der öffentlichen Gewalt verursachten Schäden unter den Begriff der Enteignung bringen wollte, und des Abgeordneten Dr. Heinze[14]), der betonte, daß entschädigungslosen Enteignungen der Landesgesetzgebung ein Riegel vorgeschoben werden müsse, verwiesen, die für die endgültige Fassung des Art. 153 maßgebend und von einem durchaus antisozialistischen Geist getragen seien. Aber auch rechtspolitische Erwägungen werden für die Begriffserweiterungen herangezogen. So führt Anschütz[15]), der seit der 8. Auflage seines Kommentars zur Reichsverfassung den

10) Ähnlich auch Koettgen in den Beitr. z. Wasserwirtsch. 1925 Seite 79, 82; Hofacker, Grundrechte Seite 34 ff., Die Auslegung der Grundrechte Seite 25 ff.
11) ArchöffR. 18,321 ff., insbes. Seite 325, 326.
12) vgl. insbes. E. vom 4.11.25, RG. 111,320; vom 1.3.24 RG. 107,370; vom 28.2.30, RG. 128,18; vom 27.5.30, RG. 129,146; vom 1.8.22, RG. 135,109; vom 10.1.33, RG 139, 137.
13) Bericht und Protokolle des 8. Aussch. der Nationalversammlung, S. 509.
14) Stenogr. Berichte über die Verhandlungen der Verfassunggebenden Nationalversammlung, Seite 1756 und 2176.
15) Art. 153,8, Seite 710.

modernen Enteignungsbegriff vertritt, aus, daß das Privateigentum heute schutzbedürftiger sei als früher, daß der Staat infolge politischer, wirtschaftlicher und finanieller Belastungen zu Eingriffen in das Privateigentum gezwungen werde, die früher undenkbar gewesen seien, und daß vor allem etwaigen konfiskatorischen Absichten einer vielleicht zufälligen politischen Mehrheit wirksam entgegen getreten werden müsse. Das alles erfordere einen erweiterten Schutz des Privateigentums, eine Auslegung des Art. 153. „nicht im kollektivistischen, sondern im individualistischen Sinn."

Wenn auch der letzte von Anschütz angeführte Grund im nationalsozialistischen Staat nicht mehr stichhaltig ist, so ist doch dieser Lehre der Vorzug zu geben. Der von der klassischen Enteignungstheorie zur Begründung der engen Auslegung des Art. 153 eingeschlagene Weg, den Enteignungsbegriff der Reichsverfassung aus den früheren Landesverfassungen zu erklären, ist m. E. zumindest bedenklich, weil es einen für Deutschland einheitlichen alten Enteignungsbegriff nicht gibt, und das preußische Recht allein, ohne Berücksichtigung des häufig anders gearteten außerpreußischen Rechtes, nicht als Grundlage für die Bestimmung des Enteignungsbegriffes der Reichsverfassung dienen kann[16]). Auch das weitere von dieser Theorie angegebene Argument, daß für die Auslegung des Art. 153 die Rechtslage des Jahres 1919 bestimmend sein müsse, widerspricht nicht dem modernen Enteignungsgedanken, denn im Jahre 1919 galt keineswegs mehr der enge, auf das Grundeigentum beschränkte Enteignungsbegriff, sondern die Kriegsgesetzgebung[17]) mit ihren weitgehenden Eingriffen in das Vermögen des Staatsbürgers — in Immobilien und von allem Mobilien — hatte bereits zu einer erheblichen Lockerung des Enteignungsrechtes geführt.

Für das Problem der Anliegerentschädigung ist nun die Frage bedeutsam, ob die Ausdehnung des Enteignungsbegriffes so weit durchgeführt worden ist, daß außer den Privatrechten auch die subjektiv-öffentlichen Rechte und endlich bloße Interessen oder tatsächliche Vorteile der Eigentumsgarantie des Art. 153 unterliegen. Diese Frage ist z. B. von Reise[18]) bejaht worden, der den vermögenswerten subjektiv-öffentlichen Rechten den gleichen Schutz zukommen lassen will wie den Privatrechten. Auch Dannbeck[19]) bejaht die Enteignungsfähigkeit der subjektiv-öffentlichen Rechte, soweit sie einen Vermögenswert darstellen. Noch einen Schritt weiter geht Furler[20]), der in Art. 153 RV die Grundlage einer all-

---

16) Vgl. Dannbeck, Jur. Diss. München, 1932 Seite 5 ff.
17) Ermächtigungsgesetz vom 4. 8. 1914 und Bundesratsverordnung vom 24. 6. 1915.
18) Die Enteignung von-Rechten Seite 111.
19) Jur. Diss. München 1932, Seite 45.
20) Im VerwA. 33,393, 402.

gemeinen Entschädigungspflicht des Staates für Eingriffe in die Vermögenssphäre, gleichgültig, ob diese eine Verletzung von Rechten oder bloßen Interessen darstellen, sieht. Von der herrschenden Lehre wird dieser Standpunkt jedoch nicht gebilligt, so daß sich die von C. Schmitt befürchtete „Auflösung des Enteignungsbegriffes"[21]) nicht bewahrheitet hat. Das Oberverwaltungsgericht[22]) und auch das Reichsgericht[23]) haben in überzeugender Weise dargetan, daß es sich bei der Anwendung des Art. 153 stets um eine Rechtsentziehung oder Verletzung, im Gegensatz zur bloßen Beeinträchtigung von Interessen oder Vorteilen, handeln muß und daß aus der Stellung des Art. 153 innerhalb der Reichsverfassung zwischen der Gewährleistung der Vertragsfreiheit, — Art. 152 RV., — und des Erbrechts, — Art. 154 RV, — unbedingt auf den Willen des Verfassungsgesetzgebers zur alleinigen Regelung der Privatrechtssphäre geschlossen werden müsse.

Für die Anwendung des im Sinne der herrschenden Lehre ausgedehnten Art. 153 Abs. 2 auf die Frage der Anliegerentschädigung bedarf es der Feststellung, daß eine Entziehung eines Privatrechts zum Wohle der Allgemeinheit stattgefunden hat. Die vorliegenden Untersuchungen haben aber gezeigt, daß der Anlieger ein Recht nicht aufopfert, und daß alle Konstruktionen, die man zur Begründung einer Rechtsaufopferung geschaffen hat, rechtlich unhaltbar sind. Da aber bloße Interessenverletzungen und Beeinträchtigungen von tatsächlichen Vorteilen nicht unter den Schutz des Art. 153 fallen, ist eine unmittelbare Anwendung dieser Bestimmung auf die Schädigung des Straßenanliegers nicht möglich.

Das Ergebnis der bisherigen Untersuchungen ist also ein durchaus negatives: Die Begründung eines Entschädigungsanspruches scheitert entweder an der Möglichkeit, ein besonderes Recht, das der Anlieger zu Gunsten der Allgemeinheit aufopfert, darzutun, oder an dem Fehlen eines Gewohnheitsrechtes. Es ist auch zuzugeben, daß vom Standpunkt des reinen, juristischen Denkens aus dieses den Anliegern ungünstige Ergebnis näher liegt als das gegenteilige, es entspricht aber nicht dem Rechtsgefühl[24]). Zwar behauptet von Blume[25]), daß gerade in der Gewährung einer Entschädigung eine Ungerechtigkeit zu sehen sei, da ja die Vorteile einer jeden neuen Straßenanlage und eines jeden neuen Verkehrsmittels den Anliegern in erster Linie zugute kämen, ohne daß sie dafür einen Gegenwert erbrächten. Sie müßten daher auch die Nachteile in Kauf nehmen,

---

21) JW 1929,495.
22) OVG 81,182, 201.
23) In der JW 1931,654.
24) Vgl. Seite 9 dieser Abhandlung.
25) In der Festgabe für Schirmer Seite 129.

die sich aus der Veränderung der Straße ergäben, „da es nicht zugelassen werden könne, daß die Anlieger den guten Tropfen hinnehmen und den bösen ablehnen". Dieser Ansicht kann deshalb nicht beigetreten werden, weil sie übersieht, daß der Grundeigentümer ohne Rücksicht auf Steigerung oder Minderung des Grund und Bodens verpflichtet ist, die festgesetzten Anliegerbeiträge zu zahlen]. Gerade die vorliegende Arbeit hat gezeigt, daß man in der Wissenschaft und Praxis zu Konstruktionen Zuflucht nimmt, deren juristische Unhaltbarkeit klar zu Tage tritt. Wenn man an ihnen trotz aller Angriffe festhält, so liegt der Grund nur darin, daß man die Überzeugung hat, hier müsse ein Ausgleich geschaffen werden, und daß der Weg, der zu diesem Ziel, der Gewährung eines Entschädigungsanspruches, führt, gleichgültig ist. Das kommt bei verschiedenen, den Anspruch bejahenden Schriftstellern zum Ausdruck, am deutlichsten wohl in der oben zitierten Entscheidung des Reichsgerichts, nach der es unbeachtlich ist, ob man den Anspruch auf Rechtsschutz, Gesetz oder Vertrag stützt[26]). In der Regel haben auch diejenigen, die den Ersatzanspruch des Anliegers ablehnen, anerkannt, daß es recht und billig sei, ihn zu gewähren und den ablehnenden Standpunkt nur deshalb vertreten, weil es an einer stichhaltigen rechtlichen Begründung fehlt. Höchstes Ziel des Juristen muß aber stets ein brauchbares, dem Billigkeitsgefühl entsprechendes Ergebnis sein. Daher darf er sich nicht den Forderungen des praktischen Lebens verschließen; er ist dazu da, „die Erscheinungen des Rechtslebens unterzubringen in den überkommenen Fächern des Denkvermögens" [27]). Ich bin deshalb der Überzeugung, daß man sich nicht dabei beruhigen darf, den Entschädigungsanspruch de lege lata zu verneinen, den man de lege ferenda glaubt verlangen zu müssen.

Um unter Vermeidung rechtlich nicht zu haltender Konstruktionen, die sich mit der Auffindung eines besonderen, aufgeopferten Rechtes des Anliegers beschäftigen, zu einem das Bestehen eines Entschädigungsanspruches bejahenden Ergebnis zu gelangen, scheinen sich mir zwei Möglichkeiten zu bieten: Einmal kann man den Art. 153 RV ausdehnend auslegen, so daß auch die Schädigung des Straßenanliegers unter ihn fällt, sodann ist es möglich, ihn entsprechend auf diesen Sachverhalt anzuwenden. Der begriffliche Unterschied zwischen beiden Konstruktionen liegt darin, daß die erste nur zur Klarstellung des Gedankens des Gesetzes gegenüber der zu engen Ausdrucksweise dient, während die andere „eine Fortbildung des Rechtes in der vom Gesetz eingeschlagenen Richtung" darstellt[28]).

Die erstgenante Möglichkeit muß hier ausscheiden. Denn der Grundgedanke des Art. 153 RG. geht — wie schon betont —

26) RG. 70,77.
27) O. Mayer, Deutsch. VerwR. II. Band, Seite 164.
28) Enneccerus, Lehrbuch I,1 § 53 II, 2, Seite 155.

lediglich dahin, der Aufopferung von subjektiven Rechten Entschädigungsberechtigung zu verleihen. Ein Schutz jeder Interessenverletzung hat keinesfalls in der Absicht des Verfassungsgesetzgebers gelegen und kann daher nicht zur Klarlegung des Gesetzesgedankens dienen.

Dagegen läßt sich eine entsprechende Anwendung des Art. 153 RV. auf die durch die Höher- oder Tieferlegung der Straße entstandene Vermögensbeschädigung des Anliegers rechtfertigen. Zwar sind Niveauänderungen keine Enteignungen, sie stehen ihnen aber im Hinblick darauf, daß eine Vermögensbeschädigung des einzelnen zum Wohle der Allgemeinheit vorliegt, nahe, so daß in der Heranziehung des Art. 153 „eine Fortbildung des Rechtes in der eingeschlagenen Richtung" zu sehen ist. Durch den Gedanken „einer Analogie der Ersatzpflicht für Expropriation" wollte schon Dreyer den Anliegern helfen[29]), mußte aber infolge des damaligen engen Enteignungsbegriffes den Vorwurf „eines Verstoßes gegen die Rechtslogik"[30]) hinnehmen. Dieser Einwand kann heute nicht mehr erhoben werden, vielmehr findet der Gedanke einer entsprechenden Anwendung insbesondere in den zur Freiflächenausweisung[31]) ergangenen Entscheidungen des Reichsgerichts feste Anhaltspunkte: Hier hat das Reichsgericht diejenigen Bestimmungen der Landesgesetze, die entschädigungslose Freiflächenausweisungen vorsahen, für verfassungswidrig erklärt, weil in dem Zwang, ein Grundstück unbebaut zu lassen, eine Enteignung zu sehen sei. Die Schädigung des Anliegers ist diesem Tatbestand sehr ähnlich. Sein Grundstück wird zwar nicht wie bei der Freiflächenausweisung mit der Dienstbarkeit der Unbebaubarkeit belastet, wohl aber tritt eine ähnliche, tatsächliche Beschränkung ein: Er bleibt nach wie vor Eigentümer, kann aber z. B. seine Parterrewohnungen nicht mehr wie bisher benutzen, weil sie durch die Höherlegung der Straße und die dadurch bedingte Licht- und Luftentziehung zu feuchten Kellerwohnungen geworden sind, auch die Durchfahrt ist für den Wagenverkehr nicht mehr brauchbar, da es ihr an der erforderlichen Höhe fehlt. Alle diese Tatsachen stellen eine wirtschaftliche Aushöhlung seines Eigentums und damit enteignungsähnliche Vorgänge dar; eine entsprechende Anwendung des Art. 153 ist daher mit der vom Gesetz eingeschlagenen Richtung durchaus vereinbar. Die geschädigten Anlieger haben somit einen Anspruch auf angemessene Geldentschädigung, die im Ersatz des Minderwertes, den das Grundstück durch die Straßenveränderung erlitten hat, besteht. Dabei müssen sie sich die durch die schädigende Änderung gleichzeitig dem Grundstück erwachsenen Vorteile in Anrechnung bringen lassen[32]).

29) In der Zeitschr. f. franz. Zivilr. IV. 38 ff.
30) Anschütz in VerwA. 5,66.
31) E. vom 28. 2. 30 RG. 128,18; vom 3. 3. 31 RG 132,69.
32) So das Reichsgericht im Gegensatz zu seiner früheren Enteignungspraxis

Dieses Ergebnis steht auch im Einklang mit der nationalsozialistischen Weltanschauung, die mit dem 30. Januar 1933 an die Stelle des Liberalismus, der auf die Wahrung der Rechte des Individuums bedacht war, ein neues, auf die Gemeinschaft gerichtetes Denken gesetzt hat. Der Leitsatz „Gemeinnutz geht vor Eigennutz", der diese auf das Volksganze gerichtete Gesinnung in knapper Form wiedergibt, ist nicht Ausdruck einer eigentumsfeindlichen Einstellung, sondern heißt soziale Einordnung aller zum Wohle des deutschen Volkes. Dieser Forderung entspricht der Anlieger aber dadurch, daß er sich den im Interesse der Allgemeinheit vorgenommenen Veränderungen der Straße unterwirft und wirtschaftliche Nachteile auf sich nimmt, die selbst durch eine geldliche Entschädigung nicht völlig aufgewogen werden. Ihm daher einen Anspruch auf Entschädigung absprechen, wäre nicht im nationalsozialistischen Sinne, sondern würde Willkür, Eigennutz des Staates bedeuten. Bestätigt wird diese Auffassung durch das Gesetz über die Beschränkung der Nachbarrechte gegenüber Betrieben, die für die Volksertüchtigung von besonderer Bedeutung sind, vom 15. 12. 33[33]). Danach kann der Eigentümer eines Grundstückes, das durch Einwirkungen eines für die Volksertüchtigung wichtigen Betriebes beeinträchtigt wird, nicht Betriebseinstellung verlangen, wohl aber ist ihm, falls die ihm erwachsenden Nachteile so erheblich sind, „daß sie ihm trotz der Rücksicht, die der einzelne auf das Gemeinwohl zu nehmen hat," ohne Entschädigung nicht zugemutet werden können, ein Ersatzanspruch zu gewähren.

Abschließend sei noch bemerkt, daß es sich in diesem Zusammenhang erübrigt, auf die Frage einzugehen, ob die Weimarer Verfassung heute überhaupt noch besteht. Selbst wenn man wie C. Schmitt[34]) den Standpunkt vertritt, daß sie durch die nationalsozialistischen Gesetzesmaßnahmen völlig beseitigt worden sei, so würde man in der Frage der Anliegerentschädigung doch zu dem gleichen Eregbnis kommen. Denn der in Art. 153 ausgesprochene Gedanke — Aufopferung von privaten Rechten gegen Entschädigung zur Erreichung gleichwertiger oder höherer Vorteile des Staates — ist von so allgemeiner, grundsätzlicher Bedeutung für den modernen Staat, daß er ohne weiteres Rechtsbestandteil der neuen Verfassung geworden ist.

---

in ständiger Rechtsprechung, vgl. E. vom 18. 4. 99, RG. 44,287; vom 15. 5. 09 im PVBl. 24,651; vom 25. 4. 09, ebendort 26,810.

33) RGBl. Teil I, Seite 1058.

34) Im „Deutschen Recht", Jahrgang 4, Nr. 2, Seite 27.

Lebenslauf

Ich bin am 7. 8. 07 in Berlin als Tochter des Genossenschaftsdirektors Hans Kucklick und seiner Ehefrau Frieda geb. Schenk geboren. Nach Absolvierung der Studienanstalt in Berlin im Herbst 1925 studierte ich an der Universität Berlin Germanistik und Geschichte, ließ mich jedoch nach 2 Semestern zur Juristischen Fakultät umschreiben. Ich besuchte nunmehr die Philipps-Universität zu Marburg, an der ich auch meine Studien beendete, um am 13. 12. 30 die 1. Staatsprüfung vor dem Oberlandesgericht Kassel zu bestehen. Nach 3jähriger Ausbildung im preußischen Justizdienst bestand ich am 23. 1. 35 die große Juristische Staatsprüfung und wurde zur Gerichtassessorin ernannt.